Sub înnalta ocrotire a
M·S·REGELUI

Președinte de Onoare
A·S·R· Principele Nicolae

BIBLIOTECA UNIVERSITATII

AERONAUTICA

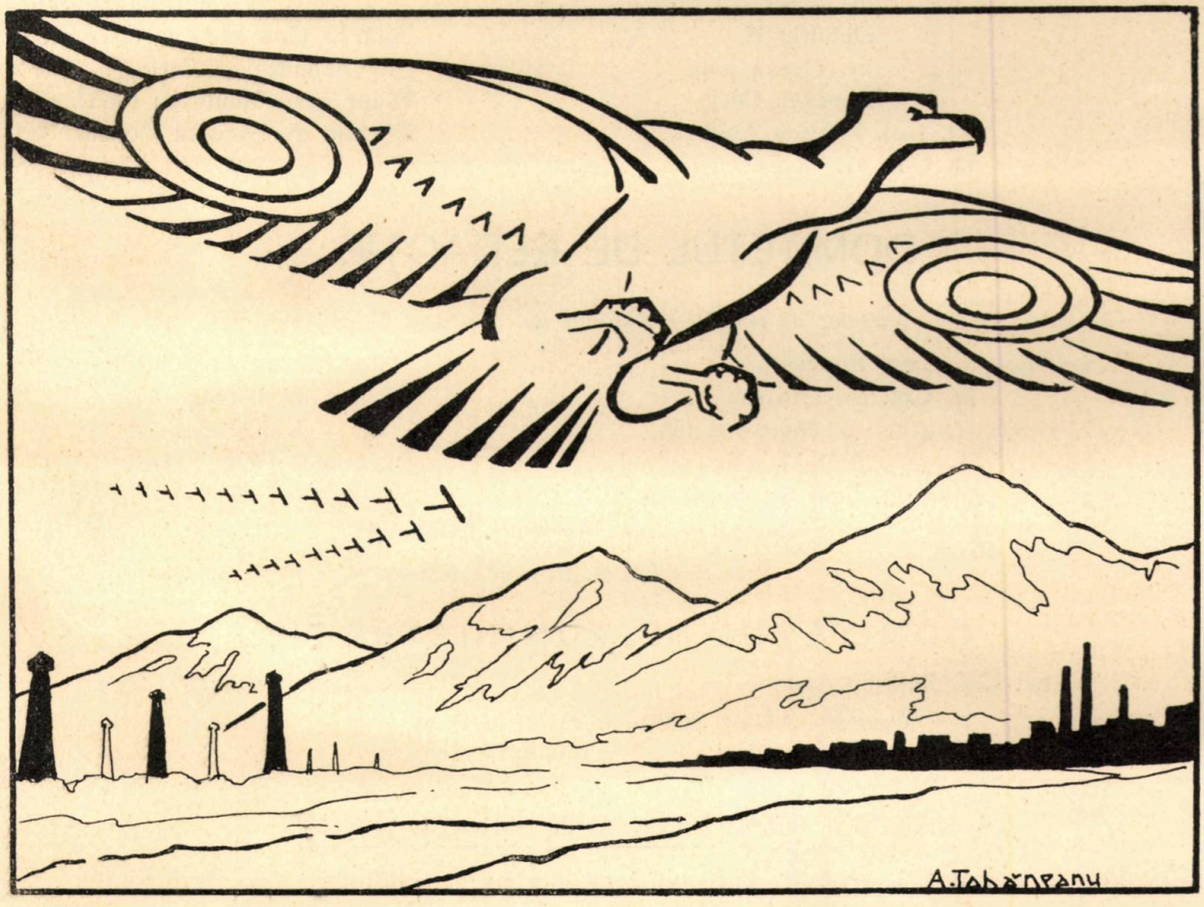
Număr festiv

1919 MAI 1929

Sub înnalta ocrotire a
M·S·REGELUI
Președinte de Onoare
A·S·R· Principele Nicolae

BIBLIOTECA
UNIVERSITATII
-IAȘI-

AERONAUTICA



Număr festiv

1919 **MAI** 1929

PREŢUL ABONAMENTULUI PÂNĂ LA 1 IANUARIE 1930

PENTRU OFIŢERI ACTIVI, DE REZERVĂ ŞI PERSOANELE PARTICULARE . . . . . 350 LEI
REANGAJAŢII, MAEŞTRII ŞI BIBLIOTECI POPULARE . . . . . 200 „
PENTRU INSTITUŢII, BĂNCI, ETC. . . . . 600 „
STRĂINĂTATE . . . . . 500 „

Banii se trimit numai prin mandat poştal

COMITETUL DE ONOARE :

Preşedinte de onoare : A. S. R. PRINCIPELE REGENT NICOLAE
Vice-preşedinţi de onoare : General de Divizie H. CIHOSKI, Ministru de Război
General de Divizie V. RUDEANU, Inspector G-ral de Armată

COMITETUL DE DIRECŢIE :

Preşedinte activ · General de Divizie ALEX.GORSKI, Inspector General al Aeronauticei
Vice-preşedinte : D-l M. OROMOLU, Vice-preşedinte al Aero-Clubului Regal Român

Membrii activi : General Dumitrescu Const.
„ Sîrbu Grigore
Colonel Iarca Const.
„ av. Fotescu Const.
„ Dimitriu H.
„ av. Capşa Ioan
„ Popescu Gh.
Int. Col. Ionescu Anghel
Lt. Col. av. Negrescu Gh.
Lt. Col. av. Giossan H.
„ „ Beroniade Const.
„ „ Protopopescu Şt.
„ „ Pleniceanu Sever
Med. Lt. Col. av. Anastasiu Victor
D-l Oteteleşeanu Enric
Maior aer. Rădulescu Ioan
Căpitan av. Nicolau Const.

COMITETUL DE REDACŢIE :

Director de redacţie : Colonel av. Fotescu Const.

Redactori : Colonel Popescu Gh.
Lt. Col. av. Giossan H.
„ „ Negrescu Gh.
„ Radu Teodor
Med. Lt. Col. av. Anastasiu V.
Maior Rădulescu Scarlat
Căpitan av. Nicolau Const.
„ Linteş
Dl. Oteteleşeanu Enric

Secretar general : Maior av. Ştiubei C.

Secretar : Locot. Popescu Roman

COMITETUL DE ADMINISTRAŢIE:

Int. Col. Ionescu Anghel
Int. Maior Caracaş Ştefan

Contabil : Ad-tor Sublocot. Ficleanu Petre

DIRECŢIA, REDACŢIA SI ADMINISTRAŢIA REVISTEI :

Inspectoratul General al Aeronauticei, Calea Griviţei No. 28, Bucureşti

Persoanele cari vor să sprijine materialiceşte revista, se pot înscrie ca membri fondatori-donatori.
Fondurile provenite din donaţiuni, vor fi publicate în toate numerile revistei.
Intrebuinţarea lor se va justifica prin darea de seamă anuală.

AERONAUTICA ROMÂNĂ

ÎNCHINĂ ACEST NUMĂR FESTIV
AMINTIREI TUTUROR ACELORA
CARI
PRIN MUNCĂ ŞI JERTFĂ
AU CONTRIBUIT LA REALIZAREA
UNIRII TUTUROR ŢINUTURILOR ROMÂNEŞTI
SUB ACELAŞ SCEPTRU

Intrat înainte
de anul 1933
Biblioteca Universităţ[illegible]
22 JAN. 1936

Biblioteca Universității Iași

FERDINAND I

FERDINAND

INTAIUL REGE AL ROMANIEI MARI

„Cel carele pre sine-şi s'a învins"

Focul care din 1913 mocnea sub cenuşă isbucnise.

Vălvătaia lui încinsese pământul cu brâie de flăcări, în care trupuri şi vieţi tinere se iroseau, sfredelite de gloanţe, sfârtecate şi amestecate cu ţărâna de obuzele ce cu înfiorătoare lungi vaere sfâşiau văzduhul.

Cumpăna sorţii popoarelor intrate în hora morţii se clătina când într'o parte când în cealaltă.

La noi, împotriva unei tradiţii politice se răsvrătise instinctul rasei, simţul dreptăţii.

Oastea tânără, plină de avânt, râvnind la strălucita pildă dată de acei cari cuceriseră NEATÂRNAREA, nu visă decât munţi trecuţi în sbor, lanţuri de robie rupte dintr'o smuncitură, fraţi de sânge scoşi de sub jug.

In sufletul înţeleptului Rege CAROL trebue să se fi dat înverşunată luptă.

Ochii cari fără clipire priviseră sclipirea şi fulgerile oţelului duşman, osteniră trudindu-se să desluşască, prin ceţosul zăbranic al viitorului, destinele Ţării pe care le călăuzise pe căi bune. Regalele pleoape se coborâră pe veci şi Cel dintâi REGE AL ROMÂNIEI NEATÂRNATE duse cu El în mormânt cea din urmă taină a sufletului Său.

. . . . . .

Nepotul şi urmaşul Lui, FERDINAND I-iu, jură pe Constituţie că va fi bun Român.

Până la suirea pe Tron, Ferdinand I-iu stătuse departe de trebile obşteşti.

Soldat, ca toţi bărbaţii din neamul lui răzvechiu, în timpul din urmă fusese, pe rând, Comandant al Corpului 2 Armată, Inspector General al Cavaleriei şi, în 1913, Comandant-Şef al Armatei Române care trecuse Dunărea.

Simplu şi modest, fire înclinată spre studiu şi meditaţie, trăise o viaţă mai mult retrasă.

Era puţin cunoscut de mulţime, dar cu prilejul unei boli grele, care-L dusese până în pragul morţii, Se convinsese până în adâncul sufletului că întreg poporul Il iubeşte cu nemărginită dragoste. Mai târziu El a arătat că a ştiut să preţuiască dragostea arătată atunci.

Tradiţia din vechi şi exemplul slăvitului Său unchiu şi înaintaş Il deprinseseră cu înaltă şi aspră înţelegere a *datoriei.*

Intensa Sa viaţă lăuntrică, stăpânită de un spirit protund mistic, arar isbucnea, exteriorisându-se în acte publice. Acţiunea, în port, în vorbă, în fapt, lua atunci un caracter sacerdotal, căci oficiantul — REGELE — purta în sufletul Său neclintita convingere că menirea Sa este de origină Divină.

. . . . . .

In jurul hotarelor pârjolul se întinsese tot mai mult şi mai aprig.

Mijloace de luptă din ce în ce mai omorâtoare erau născocite şi întrebuinţate în fiecare zi.

Incercuiţi de pretutindeni, ispitiţi sau hărţuiţi în toate chipurile de prietenii sau de duşmanii de ieri şi de mâine, stârnind multe pofte cu grâul şi cu petrolul nostru, înaintam cu greu, spre ţel nevăzut, pe calea acum plină de vâltori a Istoriei.

Răstimp de doi ani de zile, val peste val a isbit peste noi clătinându-ne o clipă, spărgându-se apoi în spumă fără să ne poată abate din drumul neştiut care ducea spre Intregire.

Pregătirea mergea anevoe, ne lipseau multe şi nu le puteam închipui cu mijloacele noastre. Cei de aiurea — prieteni, neprieteni — ori nu-şi vedeau capul de nevoile lor, ori erau prea departe pentru a ne sta cu folos spre ajutorare, ori ne cereau să ne vindem sufletul în schimbul celor nouă de trebuinţă.

Cârmaciu cu credinţă adâncă în destinele Ţării Lui încredinţată, noul Rege, ascultând glasul tainic al veacurilor de mult apuse, şi-a ţinut cu tărie, cu simplitate, cu sfinţenie, jurământul.

. . . . . .

Când orice aşteptare era în zadar, când orice zăbavă nu putea să mai fie spre bine, atunci, în clipa hotărâtoare, Regele FERDINAND a deszăvorât porţile vremilor noi.

. . . . . .

In chemarea ta Arme scopul războiului este spus neted, fără înconjur: *desrobirea fraților.*

Avântul dintâi a flăcăilor noștri i-a purtat prin poteci de codru, peste creste de munți, la cei robiți de un mileniu.

Pe vechea frontieră au căzut cei dintâi soldați români răpuși de gloanțele dușmane.

Sânge curat românesc a stropit în urmă din belșug povârnișuri râpoase, codri străvechi, dealuri și câmpii mănoase din Transilvania.

Cele dintâi cruci „MIHAI VITEAZUL" răsplătirâ vitejia reînoită.

. . . . . .

Implinirea visului milenar a poporului desmembrat cerea jertfe și suferinți grele

Ast-fel, după ușoarele isbânzi de la început, veniră lupte grele. Oastea noastră tânără și necălită încă pentru focul neiertător al războiului, lipsită de armele grele și priceputele meșteșuguri ale unui dușman care învăța de doi ani, a luptat pas cu pas, apărând pământul românesc cu cea mai aprigă îndârjire.

Crucile sărăcăcioase înfipte la căpătâiul uitatelor morminte ale celor căzuți sunt înșirate în lungul drumurilor și pe culmi de dealuri, străjuesc poteci, trecători și strâmtori în munți, vaduri peste ape, iar mărturia neînfrântei lor vitejii — căci ei au căzut uciși, nu înfrânți — se găsește în rândurile scrise de căpeteniile oștilor dușmane.

Dintr'un colț în alt colț al Țării, dintr'un capăt în altul al fiecărui front de luptă, călătorea ființa, scrisul, vorba, gândul Regelui, îmbărbătând în ceasuri grele, mulțămind și răsplătind faptele de deosebită vitejie, mângâind în clipa grea de trecut a morții. Suferința-I lăuntrică, nădejdea nebiruită ce-L purta înainte, pe drumul Calvarului, deopotrivă Il înălțau în ochii luptătorilor.

. . . . . .

Oastea însă, cu învățătură dinafară, cu suflet și cu muncă dinăuntru, se refăcu. Armele noastre străluciră încă odată, încununate de nimb de glorie, în 1917 pe Siret și în munți. Acolo, cu sânge românesc am înscris în istoria războiului popoarelor lumii mândrele pagini ale bătăliilor de la Oituz, Mărăști și Mărășești.

Acolo, în cotul larg al Siretului, pe botul de deal de la Cosmești, în fața unei modeste căsuțe de țăran, pe un tăpșan deschis în bătaia vântului și a gloanțelor, a stat un om îngândurat, plimbându-Și privirea pe câmpia pe care se deslănțuia groasnica nebunie a măcelului.

In față, zarea între apus și miază-zi este curmată de vârful împădurit al Măgurei Odobeștilor. Pe coasta ei, într'un observator puternic betonat, anume construit, s'a adăpostit Marele Smintit, din a cărui pricină s'a deslănțuit războiul.

„Stăpânul Războiului", ajuns la observator pe căi ferite, înconjurat de nelipsitul Stat major trebuincios trufiei, slujindu-se de ochian puternic îndreptat spre afară prin înguste ferestruici, a privit cu ochi cenușii și reci aceiași apocaliptică înfățișare a războiului.

Cine va ști vre-o-dată durerea, grija, speranța din mintea și sufletul Aceluia sau ciuda, mânia și turbarea acestui din urmă?

. . . . . .

Iată însă că Armata rusească, mâncată pe sub ascuns de amăgitoare făgăduieli de pace și de fericire, se surpă deodată de la Baltica la Marea Neagră lăsându-ne singuri în fața dușmanului.

Cupa amărăciunilor începu să se aplece iarăș. Sorți vrăjmași căzură în cumpăna Țării.

Peste pământul Moldovei trunchiate, între Carpați, Prut și Siret, se revărsa spuma turbure a răzmiriței rusești, împinsă de valurile ce clocoteau la răsărit în proaspăt — năruita împărăție, bântuită de ucigătoare furtuni.

La hotarele de miază-zi și de apus al colțului de țară rămas neîngenunchiat stătea la pândă un dușman puternic, cu arme tari, cu suflet fără cruțare, gata să ne cotropească la cel mai mic semn de slăbiciune.

Ca'n vremuri dedemult, trăgându-se în fața năvălitorului, nesfârșite gloate de fugari năpădiseră ținuturile din sus de Siret, în scurt săcătuite de roadă.

Crunta vărsare de sânge în bătălii neîncetate, date și câștigate cu puteri neînoite, gerul sălbatic, lipsa cumplită, funebrul seceriș al molimelor, istovind vlaga neamului, ne apăsau tot mai greu grumazul, căutând parcă să ne frângă cerbicea sub povara vrăjmășiei vremilor.

Sleită de puteri, dar neîngenunchiată încă, oastea noastră *„Scutul Țării împotriva năvălirilor din afară și a turburărilor dinăuntru"* cu arma la picior străjuia în încordată așteptare.

La Iași, în palatul lui Vodă CUZA, vegheau Regele FERDINAND împreună cu Regina MARIA, cu gândul greu de griji, cu sufletul plin de speranțe.

. . . . . .

Desmățul oștirii rusești era întins peste toată Moldova. Pretutindeni prin gări, prin sate, prin târguri, nu vedeai decât *tavarișt* năuci, forfotind fără rost, roiu fără matcă, ascultând sau vorbind la întruniri, solemn și prostește încredințați că sunt pe cale să înscăuneze fericirea în lume. Pentru a începe bine, voiau să înceapă cu Țara noastră. Găsiseră oare-cum sprijin în sufletele câtor-va șovăelnici cari drept razim lăuntric nu aveau doar de cât nemărturisite și deșarte ambiții.

In grabă parte din trupele noastre sunt retrase de pe front și trimise spre interior. Câte-va scurte și aprige ciocniri sunt deajuns ca să dovedească tavarișilor că nu este de glumit cu ostașul român, lipsit de viclenie dar cinstit la suflet, drept credincios din născare și îndrăgostit de pământul atât de frământat cu sânge.

Regele, împroprietărind pe domeniile regale pe soldații cari au luptat pe front și pe urmașii celor căzuți în lupte, deschide calea reformelor pe care se întemeiază noua alcătuire a Țării. El reînoia prin acest dar gestul fericiților Voevozi, cari după fie-care biruință răsplăteau vitejii dăruindu-le din moșia pentru a cării apărare sângeraseră.

. . . . . .

Prilejul preliminărilor de pace aduce iarăș pe Rege pe botul de deal dela Cosmești. In față se desfășoară, potolită acum, câmpia Siretului. In

palele de ceaţă pe care soarele dimineţii le ridică depe ape şi dintre brazdele umede de rouă par'că se văd umbrele străvezii ale soldaţilor cari cu trupurile lor făcuseră stăvilar peste care n'a putut trece puhoiul duşman.

. . . . . .

La 25 Martie 1918 Regele trece în revistă gloriosul Grup 2 Aeronautic, acum instalat la Bârlad. Cu acest prilej Insu-Şi răsplăteşte pe acei cari în hotărâtoarea bătălie dela Mărăşeşti purtaseră cu cinste şi vitejie tricolorul românesc pe deasupra disciplinatelor cohorte duşmane.

Un timp de oprire şi de reculegere în întreaga noastră activitate până spre toamna anului 1918. In colţul de refugiu, fie-care unitate îşi mai numără o dată armele, îşi mai socoteşte o dată puterile materiale rămase. Cele morale sunt neştirbite. Pe rând şi într-o măsură forţat redusă, Regele le cercetează, le răsplăteşte.

Octomvrie al acelui an ne găseşte gata de noi lupte, iar iarna timpurie surprinde trupele noastre reîntinerite dincolo de hotarele vechi pe care le trecuseră iarăş pentru acelaş scop pentru care fuseseră pornite la război.

Anul următor este anul în care se împlineşte visul de veacuri al Neamului Românesc, visul o clipă doar împlinit de Mihai Viteazul. Triumfala primire făcută pretutindeni Aceluia care întrupa înfăptuirea Unirii a fost răsplata înrourată de lacrimi de bucurie pentru toate durerile, pentru toate jerfele.

. . . . . .

Se aşează pace la hotarele *româneşti* şi se porneşte la aşezarea anevoiasă a trebilor dinăuntru.

Prima parte a menirei Regelui este împlinită şi în strălucitul alai al Incoronării, alături de prinţi de sânge regesc, de departe veniţi, putea fi văzut şi galo-romanul FOCH, care vrednic urmaş al lui Aetius, sdrobise în câmpiile Marnei noua năvălire a barbarilor.

In lupta împotriva duşmanului şi Regele nostru şi Mareşalul Aliaţilor fuseseră susţinuţi de aceiaş neclintită credinţă.

La ALBA-IULIA, în sărbătorescul fast al INCORONĂRII, aclamaţiile mulţimii, sunetul de biruinţă al fanfarelor, accentele solemn religioase ale Imnului Incoronării sau ale Imnului Regal, nu au reuşit să înăbuşe complect „glasul de durere" al lui MUREŞAN, care ca un ecou slab şi profetic, ca o dojană sfântă răsbătea cu frânturi de versuri.

. . . . . .

Pe voi vă nimiciră a pismei răutate
Şi oarba neunire la Milcov şi Carpaţi!

. . . . . .

Unirea se făcuse. Alaiul Incoronării şi-a luat locul cuvenit în Istoria Neamului. Rămânea să se împlinească şi unitatea sufletească şi culturală, ceace constitue opera nespus mai anevoioasă a vremurilor de pace.

Născuţi şi crescuţi în condiţiuni de trai diferite, instruiţi şi educaţi după tipare deosebite de cultură şi civilisaţie, trăiţi în imprejurări de viaţă socială, economică, politică fără nici-o asemănare între ele, nu e de mirare că după trecerea ameţitorului entusiasm al împlinirii visului milenar, limbile s'au amestecat iar cărmuitorii vremelnici au rămas încă a se înţelege asupra celor mai bune metode pentru adus fericirea în Ţară.

Intăia instituţie însă care s'a închegat deapururi într'un trup şi suflet a fost scumpa armată a Regelui.

Pretutindeni vorbeşte aceaşi limbă, pretutindeni simte la fel.

Cei mai mari cărturari ai ţării, deprinşi să desprindă din caierul vremii firul istoriei unui neam, cu glas de prooroci vestind primejdii au cerut unire, artişti în clipe de înaltă inspiraţie întrevăzând viitorul au cerut

. . . . . .

unire'n cuget şi-n simţiri

. . . . . .

REGELE, în a cărui minte răsuna tainic glasul Trecutului, în a cărui inimă bătea cu ritm neschimbat pulsul vieţii neamului, în al cărui suflet drept credincios a fost veşnic present jurământul depus la suirea pe tron, a cerut Unirea.

Iar acest apel revenea ca un „leit-motiv" în toate cuvântările pe care le-a ţinut, începând cu acea dela Alba-Iulia, cu prilejul Incoronării, urmând cu toate Mesagiile Regale, până la cel din urmă.

Apelul acesta neîncetat a rămas urmaşilor ca un talisman iar glasul REGELUI UNIREI trebue să răsune şi dincolo de mormânt în conştiinţa tuturor vremelnicilor cârmuitori ca un îndemn spre bine, ca o mustrare pentru întârzieri.

. . . . . .

Sub lespedea din Curtea de Argeş doarme acum de veci acel care înfrângându-se pe sine i-a fost dat să se ridice pe dea-supra celor mai tari.

Şi-a biruit şi suferinţa din ultimele luni de viaţă, suferinţă îndurată cu stoicism antic şi resemnare creştinească.

Cu faţă emaciată de ascet şi cu trup împuţinat de îndelungată şi nemiloasă boală, s'a coborât Regele Ferdinand în tăcutul mormânt, unde va avea somnul liniştit când va şti că în limitele *Daciei Trajane* a reînviat *Dacia Felix*, fiindcă Unirea a pus stăpânire pe cugetele şi faptele tuturor Românilor.

In serbarea nouă de la Alba-Iulia, sufletul Lui va patrona întregirea din ce în ce crescândă a Unirei pe care a realizat-o.

M.-av. C. Şt.

Biblioteca Universităţii Iaşi

Foto : Grup 2 Aeronautic.

M. S. REGINA MARIA la Cosmeşti (pe Siret) în 1917.

Foto Centrul de Instrucție al Aeron.

M. S. REGELE MIHAI I

Universitatea Iași

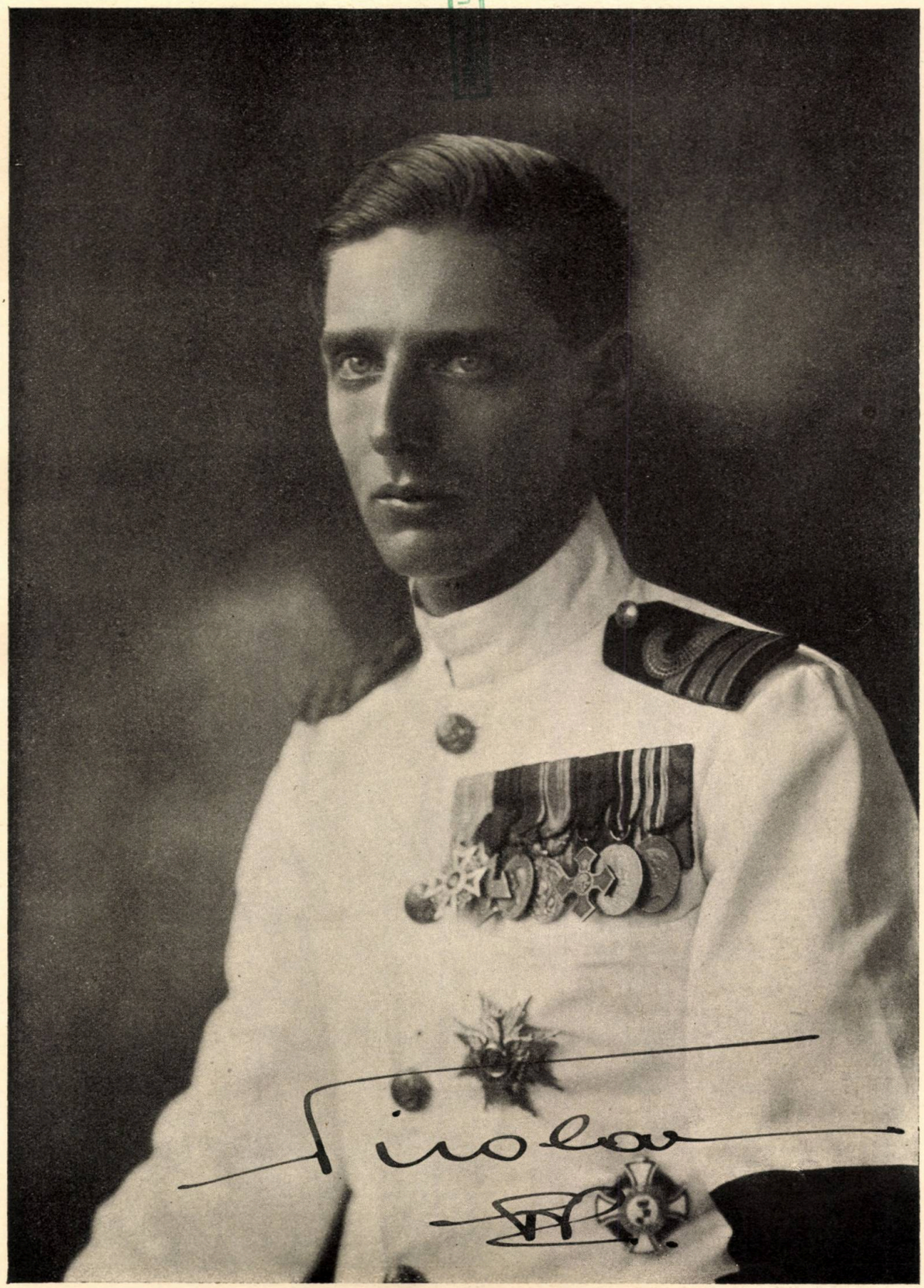


Foto Julietta

A. S. R. PRINCIPELE REGENT NICOLAE

A. S. R. PRINCIPESA-MAMĂ ELENA

Foto Julieta

Biblioteca Universității Iași

Foto Jutieta

D-l GENERAL DE CORP DE ARMATĂ ADJUTANT

PRESAN

Şeful Marelui Cartier General în 1917—1918

1919

GUVERNUL UNIRII

Foto Julietta

Foto Luvru

Biblioteca Universităţii Iaşi

După un pastel de Marcel Baschet

Publicat de „l'Illustration"

MAREŞALUL FOCH

GENERALISIMUL ARMATELOR INTER-ALIATE.

MAREŞALUL FOCH

Corpul ofiţeresc al Aeronauticei Române a luat parte cu pietate, admiraţie şi nemărginit interes la toate manifestările de comemorare şi slăvire a Mareşalului Foch, trecut de curând în veşnicia geniilor militare.

Aeronautica militară, armă nouă, eşită mai ales din titanicul efort al războiului european, şi-a construit temelia nemuritoare şi datoreşte conducătorilor războiului îndrumarea şi întrebuinţarea ei judicioasă pentru reuşita operaţiunilor strategice şi tactice.

Produsul maxim al efortului aeronauticei a fost realizat incontestabil pe frontul de Vest de către marii noştri aliaţi, spre sfârşitul războiului. Dovadă este că păstrăm încă astăzi, zece ani după război, aceiaşi doctrină de întrebuinţare militară, cu toate că technica aviaţiei a realizat de atunci încoace progrese vădite.

Mareşalul Foch, care a luat parte în toate fazele războiului ca factor determinant al faptelor principale de arme pe frontul de Vest, a imprimat şi aeronauticei militare două caracteristice esenţiale: valoarea morală şi întrebuinţarea proprietăţilor ei technice pentru scopurile războiului.

Deoarece technica zborului erà încă la început de desvoltare, s'au compensat inaptitudinile de desăvârşire, prin valoarea morală a aviatorilor. Produşi atavici a unei rasse nepieritoare din punctul de vedere al calităţilor de conservare, aviatorii francezi au găsit în Mareşalul Foch exponentul cel mai înalt al valoarei morale în război. In special aviaţia de vânătoare şi-a dat tributul nemărginit de sânge prin bravura, îndrăsneala şi eroismul nenumăraţilor ei *Aşi*.

Mareşalul Foch şi-a dat seama încă din 1914 de inferioritatea pregătirei armatei franceze din punctul de vedere al artileriei grele şi al aeronauticei. In tot cursul războiului el recomandă efortul ce trebuià realizat de către industria franceză şi cea aliată, pentru perfecţionarea şi înmulţirea mijloacelor technice de război: artileria grea, aeronautica, tancurile, gazele, telegrafia fără fir, etc.

Dovada cea mai evidentă a aprecierei valoarei mijloacelor technice ale armatei, este atitudinea Generalului Foch în timpul ofensivei Generalului Nivelle. Ştiind prea bine că armata franceză nu realizase încă problemul superiorităţei calitative

a nouilor mijloace de distrugere, el a contestat valoarea procedeelor preconizate de Nivelle.

In altă ordine de idei, Mareşalul Foch apreciind valoarea aviaţiei de bombardament în timpul bătăliei, îi destină în marea bătălie din 1918 toate punctele strategice de bifurcare de transporturi de căi ferate sau drumuri, spre a îngreuià şi interzice deplasarea rezervelor strategice. Aviaţia de bombardament îşi găseşte un câmp nou de activitate de care se achită în mod remarcabil pentru succesul operaţiunilor ei, spre mulţumirea conducerei armatei.

După războiu, Mareşalul Foch a dat aeronauticei avântul profesional de pace, susţinând neîntrerupt nevoile technice ale armei. Dislocarea unităţilor aeronauticei franceze, regulamentele noui ale armei şi toate măsurile de organizare şi prevedere au trecut sub controlul său. El a preconizat mereu că ofiţerii aeronauticei, pentru a puteà răspunde menirei lor, trebue ca pe lângă pregătirea profesională technică, să aibă o cultură militară superioară la fel cu acea a ofiţerilor de stat major. Aeronautica nu poate fi de folos armatei de uscat dacă personalul ei navigant nu cunoaşte la perfecţie mijloacele şi procedeele de luptă ale acesteia.

Intrevăzând posibilităţile viitoare ale rolului din ce în ce crescând pe care arma aerului îl va jucà în domeniul apărării naţionale a popoarelor, gândul meu se îndreaptă spre viitor şi nu pot decât să sfătuesc pe camarazii mei mai tineri din aeronautică să caute să pătrundă tainele activităţii vieţei Mareşalului Foch, unde vor găsì adesea soluţiunea problemelor activităţei viitoare militare de pace şi de războiu. Dacă Napoleon a spus că pentru a fi un comandant de trupe, trebue să cunoşti şi să aprofundezi campaniile trecute ale marilor căpitani, astăzi se poate spune că orice ofiţer care aspiră la mărirea valoarei lui profesionale trebue să cunoască activitatea militară a Mareşalului Foch. Subiectul constitue în sine cel mai recent film din viaţa unui geniu militar şi se leagă mai uşor cu eventualităţile militare ale viitorului războiu.

Ştiinţificeşte, Mareşalul Foch este un produs atavic şi providenţial al rassei fraceze.

El a moştenit acumularea forţelor morale, intelectuale şi sufleteşti strămoşeşti, menite a-şi dà randmentul la momentul oportun.

Providenţa i-a hărăzit prilejul îndeplinirei dreptăţei divine.

Incă pe punctul trecerei pragului adolescenţei, tânărul Foch vede, simte şi apreciază manifestările războiului din 1870. Are norocul că fiind prea tânăr nu-şi dă tributul de sânge şi este obligat a-şi părăsi provincia unde a primit primele raze de cultură (Colegiul St. Clément din Metz).

Merge la Paris unde se dedică imediat carierei armelor, în speranţa vădită a putinţei reacţiunei viitoare.

Eşit ofiţer se pune în evidenţă în toate fazele de păşire a treptelor erarhiei militare, prin calităţile de caracter şi de element militar creator. El este de părere că pentru a cunoaşte o meserie trebue a o învăţà.

Viaţa militară a lui Foch este un produs modern al felului de geniu militar. Activitatea sa este o continuitate de muncă progresivă, pricepută, temeinică şi neîntreruptă în timpul unei vieţi întregi de om.

Dacă Moltke a fost întemeetorul şcoalei de războiu prusiene şi pregătitorul corpului ofiţerilor de stat major în ajunul războaelor 1864, 1866, 1870-1871, Foch a jucat acelaş rol în armata franceză în ajunul războiului mondial.

In războiu însă, valoarea lui Foch a fost incomparabil mai mare ca a lui Moltke. Acesta din urmă câştiga bătăliile mai mult datorită iniţiativei şi valoarei comandanţilor de armate în subordine, pe când Foch, câştigă marea bătălie a naţiunilor din 1918, datorită numai conducerei şi valoarei sale personale.

Conducerea războiului mondial nu se poate compară cu celelalte campanii militare.

Nu numai massele enorme de trupe şi colaborarea întregului popor, dar şi mijloacele noui technice impun conducerei o capacitate şi o organizare neînchipuite.

Războiul modern este o continuare a operei de pregătire în timp de pace, desăvârşită cu mijloace ştiinţifice, bazate pe determinismul experimental şi aplicate cu o artă specială într'un angrenaj de forţe fizice şi morale care necesitează capacitate profesională, prevedere, inteligenţă, judecată, imaginaţie şi hotărâre nestrămutată. Secretul stăpânirei procedeelor constă în pregătirea din timp de pace şi în capacitatea de adaptare la împrejurările neprevăzute ale războiului.

Mareşalul Foch a trecut la veşnicie într'o vârstă înaintată, cu mulţumirea sufletească de a fi văzut realizarea operei sale spre binele poporului francez şi pentru siguranţa libertăţei omenirei.

Aproape toate geniile militare: Alexandru cel Mare, Anibal, Napoleon, Nelson, nu au putut să-şi vadă opera lor realizată, căci au trecut anormal la veşnicie.

Dacă Friederic cel Mare şi Moltke s'au sfârşit în condiţiuni normale atingând vârsta bătrâ-

neţei, opera lor însă a fost unilaterală. locală şi imperialistă. Opera Mareşalului Foch este universală şi constitue singurul caz special în istorie de natură adevărat genială, fiindcă a îmbrăţişat majoritatea omenirei. Mareşalul Foch avea dreptate când, atribuind providenţei divine de a-i fi fost dat să joace rolul de conducător al destinelor omenirei, şi-a limitat activitatea sa numai în cadrul militar. El se bucură de rolul produsului său ca de o răsplată, fiindcă nu a aspirat la vanităţi omeneşti. De aceia şi opera sa a fost creatoare şi va rămâne durabilă. Un Ludendorf nu reuşeşte, fiindcă a îmbrăţişat domeniul politic mai mult ca cel militar.

Au mai existat genii militare din naştere. Providenţa însă nu le-a hărăzit putinţa întrebuinţării valoarei lor. Un Ardant du Picq, un York de Wartemburg, şi alţii, li s'a răpus viaţa înainte de timp, fără a fi putut să contribue cu valoarea lor pentru binele popoarelor. Au rămas însă ca precursori intelectuali de care s'au servit urmaşii.

Mareşalul Foch şi-a dat maximum de randment fiindcă îndeplinea toate calităţile unui geniu militar: capacitate profesională, valoare morală superioară, spirit militar desăvârşit şi putere de muncă nelimitată.

Un Jomini, un Clausewitz, etc. şi chiar alţi autori militari din epoca antemergătoare războiului mondial, ale căror nume nu putem să le enumerăm aici, au lichidat, o parte cu valoarea de teoretician, iar alţii, cari au intrat în război comandanţi de mari unităţi, nu şi-au dat randmentul faimei lor de pace, fiindcă le-au lipsit mai ales însuşirile individuale de caracter, convingere nestrămutată şi acţiune creatoare.

Calităţile de comandant de unitate pot fi înăscute sau formate prin instrucţie şi educaţie. Calităţile însă de comandant suprem trebuesc neapărat să fie înăscute.

Credinţa nestrămutată a conducătorilor este adesea în viaţa popoarelor o manifestare a divinităţei: Regele Ferdinand şi Regina Maria n'au desperat niciodată şi nu s'au clintit în credinţa dreptăţei noastre şi în speranţa reuşitei finale. Un exemplu măreţ şi convingător este serbarea drapelelor la Iaşi în Iulie 1918.

Istoria omenirei se repetă şi culminează în războiul mondial prin cele mai sublime şi măreţe exemple de vitalitate supraomenească individuală sau colectivă.

Viaţa şi faptele mareşalului Foch trec în domeniul exemplelor clasice ale istoriei omenirei. Dacă rămăşiţele omeneşti ale Mareşalului Foch odihnesc de veci în cadrul limitat al Invalizilor, împreună cu alte genii ale poporului francez, fiinţa lui rămâne în cadrul omenirei, ca o planetă scânteetoare şi nemuritoare a sistemului solar ce reprezintă poporul francez în lumea popoarelor pământului.

Acest sistem solar face parte din o lume de aştrii. El este menit ca în activitatea providenţială a omenirei să trăiască o veşnicie şi să lumineze cu o intensitate mereu crescândă şi bine făcătoare domeniul rasselor pământului.

G. A. G.

*

* *

* * * *

„L'avion ?
Machine à finir la guerre"

Maréchal Foch (1908)

Foto Julieta

ELENA STOINESCU-CARAGIANI

CEA DINTAI ROMANCĂ AVIATOARE

Incă din 1907, pe câmpurile de antrenament şi de curse din ţară, printre cei mai temerari şi abili călăreţi ai noştri se remarca o siluetă femenină, svelţă şi mlădioasă, trecând ca o rândunică în lungul liniilor drepte, sărind sprinten şi fără ezitare peste obstacolele cele mai rebarbative, stârnind spaima şi atrăgând admiraţia cunoscătorilor prin pornirea neînfrânată şi nedespărţită de executare de a alerga mai repede, de a sări obstacole mai înalte, de a încăleca şi dresa cai mai rebeli, mai nărăvaşi.

Era în perpetuă supralicitaţie cu propriile sale forţe fizice.

Nimic din ce împlinea nu o mulţumea. Vecinic căuta o nouă ispravă de săvârşit, mai anevoioasă, mai primejdioasă.

Trecea peste toate fără surâs, dar fără oţărâre, ca o întrupare a liberităţii ce nu cunoaşte convenienţe de cât acele sădite pentru totdeauna de buna creştere primită de acasă.

Impotriva primejdiilor din afară, scut şi pavăză i-au fost oricând îndrăzneala şi privirea rece şi dreaptă în ale cărei adâncimi nimeni — dacă nu era din cei chemaţi şi aleşi—nu putea citi.

Călăria şi-a epuizat însă repede gama de emoţii şi primejdii posibile. Ea a trebuit să cedeze pasul în faţa unei categorii de noi încercări.

In Apus se desfăcuseră primele aripi cari porniseră pe căile neumblate şi fără urme ale văzduhului.

Oameni îndrăzneţi, încrezându-şi viaţa unor şubrede alcătuiri de lemn, pânză şi metal, sburau din ce în ce mai sus, din ce în ce mai departe, din ce în ce mai repede, înfruntând biruitori nu numai moartea, ci şi legile firii, legi cari ne ţin înlănţuiţi de răbdătorul pământ.

Titanizii se avântau din nou spre ceruri şi întocmai ca şi cei mai îndrăzneţi dintre titani, mulţi căzeau fulgeraţi din înalt şi se sdrobeau de brazda de care se deslipiseră.

Numele tuturor acestora, învingători şi învinşi la o laltă, erau puţin numeroase şi ştiute de toţi. Pentru marea mulţime, figurile lor apăreau în plină lumină şi aureolate ca ale Arhanghelilor.

O parte mică din mulţime, cei ce se cred pe sine-şi cuminţi, socotea drept nebuni pe aceşti cutezători ai începuturilor.

Dintr'u început însă, au fost înţeleşi, admiraţi

şi încurajaţi de copii, adolescenţi, femei şi artişti pe care instinctul îi duce, mănunchi de flori, întru întâmpinarea biruitorilor vii sau morţi.

Dintr'u început au fost înţeleşi, admiraţi şi încurajaţi de acei cari în taina bibliotecilor şi laboratoarelor, se trudesc să descifreze legile soartei aparent-schimbătoare a omenirei sau să deslușască din chaos legile ce cârmuesc materia şi manifestările ei.

Dintr'u început au fost înţeleşi, admiraţi şi încurajaţi de acei cari robiţi unei munci grele şi roditoare, se îndărătnicesc stoic sub arşiţă de soare, în larmă de ateliere, în întuneric de mină, cu gândul că pregătesc pentru urmaşii lor o viaţă mai lesnicioasă.

Dintr'u început au fost înţeleşi, admiraţi şi încurajaţi de cei cu suflet tânăr şi îndrăzneţ, de toţi cei a căror carieră implică o jertfă sau o renunţare, iar printre aceştia acei cari şi-au închinat viaţa apărării Patriei, au fost în rândul întâi: ori-cine era mânat în viaţă de un suflet de soldat, nu se putea să nu îndrăgească sborul şi să nu admire pe cavalerii împlătoşaţi în armuri de piele şi cari, pe rând, în arena Spaţiului, ridicau mănuşa pe cari Timpul a aruncat-o omenirei.

. . . . . .

Elena Caragiani părăsi călăria pentru a se îndrepta spre aviaţie.

Ferventă visitatoare a tuturor câmpurilor de aviaţie, lesne s'a alăturat de acei dornici nu numai să privească sborul, ci să-şi şi încerce emoţiile, ci să şi conducă pasările încă nesigure şi capricioase.

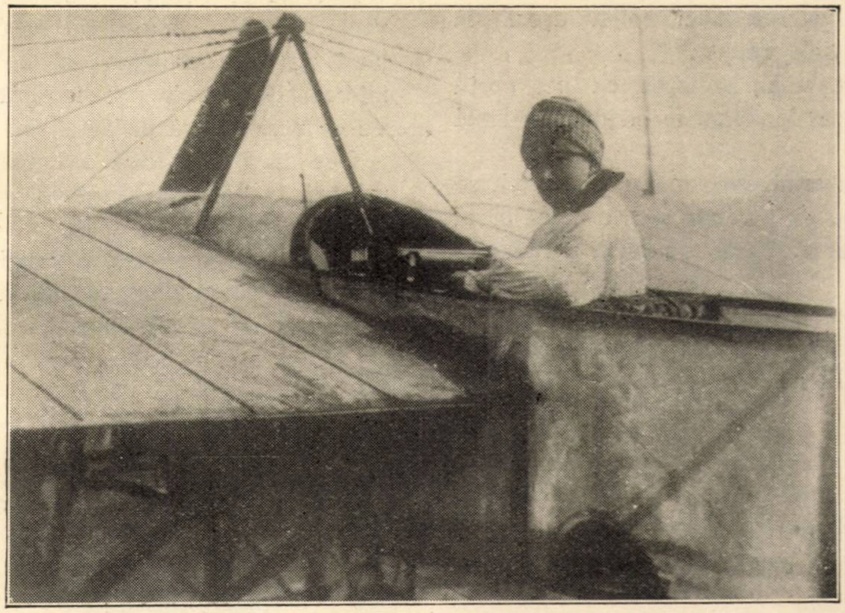
Din simplă spectatoare, curând a devenit pasageră.

Nu există însă pasager în aviaţie, care să nu poarte, ascunsă în colţul cel mai de taină al sufletului, dorinţa de a pilota.

Cea mai mare parte din aceşti candidaţi-piloţi neînscrişi, împiedicaţi de prejudecăţi rutiniere, de lanţuri sociale sau familiare, se mulţumesc cu embrionara veleitate, lăsându-se convinşi de propria lor capabilitate de a deveni eroi, căci aşa erau socotiţi pe atunci aviatorii.

Cei *chiemaţi* încearcă, unii cu o încăpăţinată şi stăruitoare împotrivire unei înzestrări ingrate cu ei, să prindă aripi, să sboare.

Cei *aleşi*, numai ei merg până la capăt, până la biruinţă sau la moarte.



Elena Caragiani făcea parte dintre cei *aleşi*.

Purta semnul lor pe fruntea-i semeaţă, în ochii în care nu ori-cine putea citi, în îndrăzneala pe care o arătase în sportul călăriei.

Intreprida călăreaţă în scurtă vreme a ajuns elevă la pilotaj în ţară la Liga Aeriană, iar apoi în Franţa unde în Ianuarie 1914 îşi luă brevetul de pilot.

Ast-fel îşi luă sborul întâia aviatoare depe plaiurile noastre, din cuib străin.

In acelaş an se îmbarcă împreună cu un avion şi trecu dincolo de Atlantic în Mexic. Acolo execută numeroase sboruri în calitate de corespondentă de război a unui ziar parisian.

Isbucnirea conflagaraţiei universale o întoarce în Ţară, în rândurile intervenţioniştilor.

Toate mijloacele fiind prinse pentru pregătirea de război a ostaşilor aerului, posibilităţile mate-

riale restrânse au limitat la câte-va scurte sboruri, isprăvile pentru care se simţea chemată şi aleasă.

Departe de a-i potoli firea neîmblânzită, inacţiunea forţată o exasperează. Se pregăteşte serios, aşa cum făcea toate lucrurile, să devie infirmieră şi când, din Inalt Ordin, i se refuză cererea de a sbura, voluntară pe front, îşi închină activitatea îngrijirei răniţilor. Instinctul ei o duce spre cei mulţi, spre cei neîngrijiţi, spre cei uitaţi pe front în bătaia gloanţelor, unde-i dibueşte cu îndemânare de vânător, de unde-i ridică şi-i trimite spre spitalele abiă improvizate şi în care erau multe de făcut.

Ardoarea acestei neofite însetată de primejdii alarmează pe mulţi şi este oprită de la aventuroasele vânători de răniţi. Nu se lasă însă împuţinată în activitatea ei, pentru care găseşte derivaţie în conducerea unui spital aşezat în casele părinteşti dela Tecuci.

Aşa a făcut războiul, în luptă cu cei cari-i purtau prietenie, în luptă cu primejdia, în luptă cu moartea.

Neutralitatea şi armistiţiul nostru o fac să se expatrieze în cea de-a doua patrie a fie-cărui dintre noi, în Franţa. Pacea generală o găseşte infirmieră.

De multă vreme pe nesimţite, se strecurase pe neştiute, palida Ftisie, rozând încet şi neiertător puterile trupului Elenei Caragiani.

Indelungate călătorii în ţări calde, în continente depărtate, spre leagăne de civilizaţii uitate în mijloc de triburi sălbatice îi ocupă anii dinainte şi de după război.

Incet, cu părere de rău pentru tot ce cunoscuse, pentru tot ce-i rămăsese necunoscut se trase spre ţara natală, ca spre un liman de odihnă a trupului istovit.

Aici a găsit, aştepiând credincioasă o ultimă şi devotată prietenie, pe acea a soţului care cu strângere de inimă a privit progresele zilnice ale boalei şi zădarnic a încercat să le stăvilească.

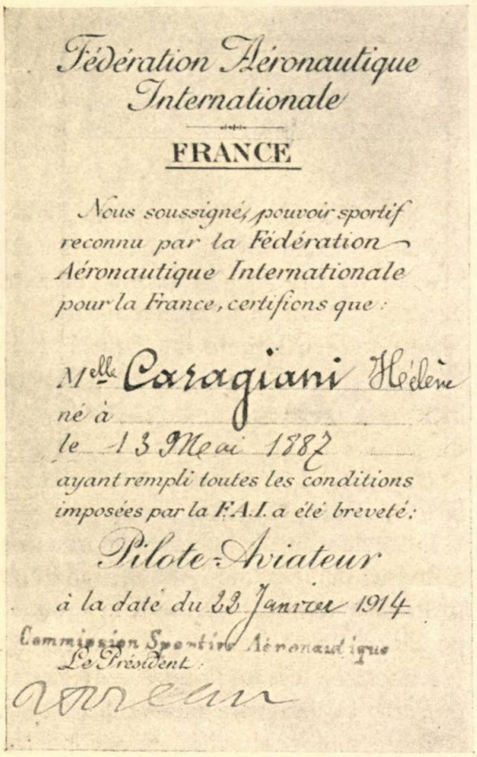
Adunându-şi cele din urmă puteri şi cheltuindu-le cu chibzuită scumpătate a distrus toate însemnările adunate în bogat-încărcaţii ani ai vieţei şi apoi cu un gest de supremă mândrie, Elena Stoinescu-Caragiani s'a liberat de suferinţe.

In urma ei a rămas o colecţie rară de lucruri vechi de artă, adunate de prin toate unghiurile lumii pe unde pribegise şi o foarte bogată şi interesantă colecţie de fotografi cu priveliştile ce se perindaseră pe dinaintea ochilor ei.

Cea dintâi româncă aviatoare a fost înmormântată în Sâmbăta Paştelui anului acestuia la Bellu.

O coroană modestă, o panglică cu inscripţie stângace sunt ultimul omagiu adus de foştii ei camarazi, de aviaţia românească.

M.-av. C. Şt.



Fédération Aéronautique Internationale

FRANCE

Nous soussignés, pouvoir sportif reconnu par la Fédération Aéronautique Internationale pour la France, certifions que :

Mlle Caragiani Hélène

né à

le 13 Mai 1882

ayant rempli toutes les conditions imposées par la F.A.I. a été breveté :

Pilote-Aviateur

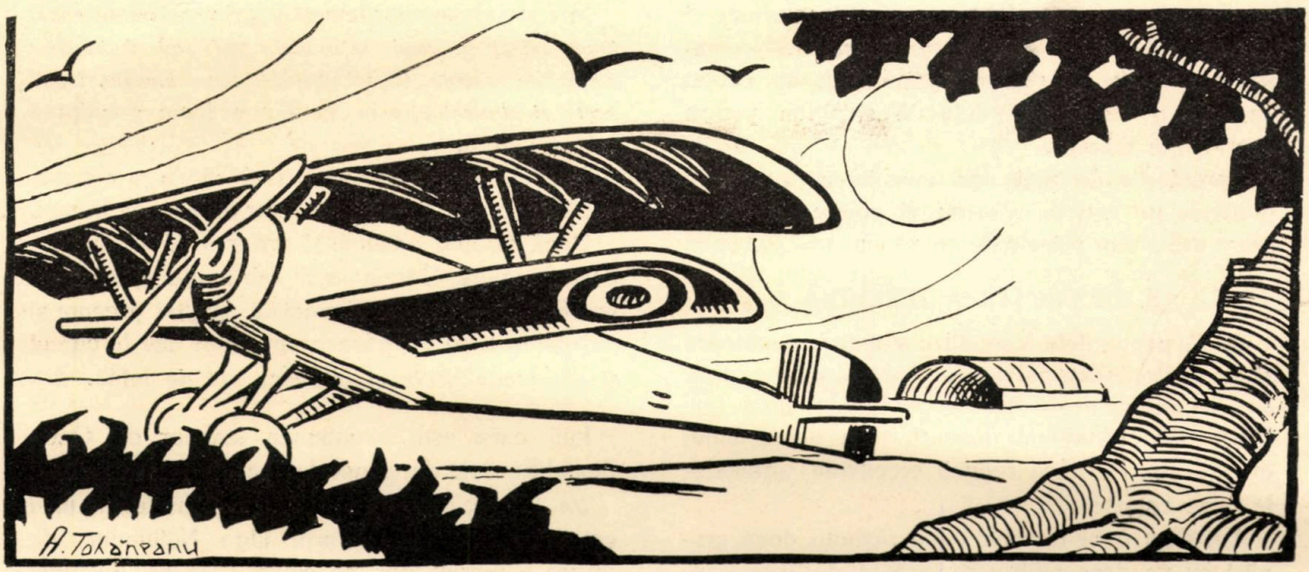
à la date du 23 Janvier 1914

Commission Sportive Aéronautique
Le Président :

Signature du Titulaire :

Hélène Caragiani

N° du Brevet : 1591



ZECE ANI DE POLITICĂ DE DEZARMARE

1919-1929

Politica mondială în cei zece ani după răsboiul european s'a manifestat în două direcţiuni deosebite în vederea asigurărei Păcei între popoare:

1. Conferinţele de dezarmare maritimă;
2. Conferinţele de dezarmare generală de la Liga Naţiunilor şi pactele de neagresiune.

Recunoaştem că în ambele direcţiuni s'au făcut progrese remarcabile din punctul de vedere al clarificării principiilor umanitare, precum şi s'a ajuns la soluţiuni cari tind a înrădăcina în massa popoarelor idea de pace şi de dezarmare şi măsurile de prevenire şi constrângere.

Dacă analizăm însă bugetele Ministerelor de apărare naţională precum şi dacă urmărim mijloacele noui de înarmare ajungem la încheeri interesante care ne obligă a deschide ochii şi a trage concluziunile necesare.

Vom analiza pe rând întrucât dezarmarea maritimă şi cea terestră au fost realizate de la răsboiu încoace.

I. DEZARMAREA NAVALĂ

Conferiţele dela Washington şi cele ce au urmat în Europa au stabilit un statu-quo în ceiace priveşte înarmările maritime, punând Anglia şi Statele-Unite pe acelaş picior de întâetate, în urmă Japonia şi în fine Franţa şi Italia.

In fond s'a încetat construirea marelor Dreadnoughturi, însă s'a continuat construirea crucişetoarelor de 10-12.000 tone care reprezintă tipul de vas modern pentru protejarea comerţului maritim.

Statele-Unite cari par a fi deţinătoarele principiilor de neagresiune realizează în mod vădit cele mai mari eforturi pentru întărirea Marinei de Răsboiu.

Starea aceasta de fapt este determinată de expansiunea economică mondială, pe care au luat-o toate produsele industriei americane.

In timpul din urmă Statele-Unite au întins comerţul şi plasarea produselor industriale chiar în coloniile engleze (Australia) precum şi în Africa de Sud, nemai vorbind de America de Sud, care constitue încă dinainte de răsboi debuşeul principal.

Necesitatea de a proteja comerţul maritim a impus Statelor-Unite un program de construcţie navală, care atinge cifra de una sută de miliarde lei până la anul 1932.

La fel cu Statele-Unite celelalte ţări continuă a construi vase mijlocii şi submarine. Faptul că Anglia are un buget al Marinei de Războiu de 50 miliarde de lei anual, constitue un indiciu suficient de convingător, că tendinţele de dezarmare maritimă sunt departe de realizat.

Statele Unite doresc să ajungă cât de curând

la o situaţiune, *care să le asigure dominaţiunea oceanelor şi a aerului* urmând ca pe urmă să impună o oprire generală a înarmărilor maritime şi aeriene; rămânând astfel deţinătoarele supremaţiei capacităţei de războiu, după cum au căutat să facă în conferinţa dela Washington pentru supremaţia mărilor.

Aprecierile de mai sus constituesc unul din motivele pe cari se reazimă şi politica de înarmare a Statelor principale din Occidentul Europei.

II. DEZARMAREA TERESTRĂ

După pacea dela Versailles statele învingătoare şi-au păstrat materialele de războiu, cele învinse au fost obligate să distrugă materialul greu (artilerie grea, muniţiuni, tancuri, vase de războiu, aviaţia etc.) şi să-şi reducă efectivele armatelor la cifre cunoscute.

Am avut deci imediat după războiu două grupări cu un desechilibru remarcabil de forţe, care tindea să impună pace îndelungată foştilor învinşi.

Dela 1919 încoace au intervenit însă doi factori determinanţi în continuarea înarmărilor terestre.

Războiul fiind expresiunea ultimelor mijloace pentru impunerea politicei statelor, se întrevăd două feluri de neînţelegere în politica mondială.

1. Conflicte de interese şi dezacorduri între foştii învingători. (atât la statele mari cât şi la cele mici).

2. Spiritul de revanşă şi de reacţiune a foştilor învinşi.

Ambele aceste mani estări impun nevoilor de apărare naţională soluţiuni corespunzătoare timpului şi care par să constiue o eră nouă, îngrijitoare şi remarcabilă în Istoria lumei.

Iată cum se pot aprecia începuturile acestei noi ere:

Războiul European s'a câştigat prin marea bătălie strategică din 1918 excelent pregătită şi condusă în care s'au întrebuinţat de partea aliaţilor noştri, mijloace noi technice superioare Germanilor. Este incontestabil că întrebuinţarea tancurilor, a masselor de artilerie grea şi a aviaţiei superioare faţă de Germani, a dat putinţa împingerei frontului german până la limita de rupere. Atunci s'a cerut pacea.

Războiul a ţinut patru ani până ce s'a putut găsi modalitatea *superiorităţii acţiunei tactice pe un front dat, prin mijloacele tecfinice superioare.*

După războiu, statele învinse nemai dispunând de mijloace technice superioare (artilerie grea, tancuri etc.) au căutat să canalizeze realizarea superiorităţii mijloacelor de distrugere prin aviaţie, prin gaze şi prin mecanizare şi motorizare.

Deşi se interzisese Germaniei construcţia de avioane de războiu, dânsa a luat o desvoltare remarcabilă în aviaţia civilă, care la mobilizare se poate transforma în aviaţie militară.

In special bombardamentul prin avioane *constitue astăzi în mod netăgăduit cel mai distrugător mijloc de războiu.* El înlocueşte *economiceşte, tefiniceşte şi strategiceşte* în mult mai bune condiţiuni artileria grea.

Aceasta odată cunoscut, iată că s'a rupt desechilibrul între forţele armatelor impuse de tratate.

Dacă se mai adăugă şi progresele vădite făcute de către Germania în fabricaţia gazelor, se justifică îngrijorarea Franţei şi Angliei precum şi nevoia în care se găsesc spre a se ţine la curent şi a poseda aceleaşi mijloace noi de luptă.

Iată care este situaţiunea statelor din Occidentul Europei din punct de vedere al înarmărilor:

In Franţa, recunoscându-se posibilitatea unei constrângeri iminente prin Liga Naţiunilor, de oprire a înarmărilor, se caută a se câştiga timp şi se lucrează intens în toate direcţiunile pentru ca să nu fie surprinsă în situaţiune de lipsă de mijloace.

In această ordine de idei, se urmăreşte cu activitate foarte intensă întărirea frontierei de est precum şi dotarea armatei cu materiale moderne.

In direcţiunea apărărei aeriene, Ministerul Aerului are anul acesta un buget de douăsprezece miliarde lei, ceea ce reprezintă odată şi jumătate bugetul întreg al Armatei române.

In Italia, concentrându-se în mâna lui Mussolini întreaga apărare naţională, (armata de uscat, marina şi aeronautica) se urmăreşte cu o perseverenţă uimitoare dotarea armatei cu material modern şi în special cu material de aeronautică, pentru a putea satisface condiţiunilor speciale geografice, în care se găseşte Italia şi mai ales acelor de expansiune, determinate de creşterea anuală a populaţiei.

In Anglia, armata de uscat urmăreşte motorizarea şi mecanizarea tuturor mijloacelor technice de luptă, dându-se o atenţiune specială carelor de luptă, armamentului automat şi tunurilor cu bătae lungă.

Armata aerului, pusă sub direcţiunea unui departament autonom al aerului, are o împărţire corespunzătoare celor trei necesităţi de apărare naţională prin aer.

1. Apărarea coastelor prin Aeronautică;

2. Apărarea teritoriului prin cooperarea Aeronauticei cu armata de uscat;

3. Aeronautica flotei de războiu.

Departamentul Aeronauticei are un buget normal de 10 miliarde lei, în afară de creditele suplimentare pentru materiale.

In ceiace priveşte *Statele Unite,* este de ajuns

să se menţioneze că desvoltarea ce s'a dat Aviaţiei în ultimul timp, întrece producţia tuturor fabricilor europene.

Statele Unite posedă astăzi peste 90 de fabrici de avioane şi motoare.

CONDIŢII ECONOMICE ŞI TEHNICE

Condiţiunile economice ale Angliei, Franţei şi Italiei, precum şi în special şomajul, creiază situaţiuni dificile cari se caută a fi rezolvate adesea contra scopului urmărit de Liga Naţiunilor în tendinţa dezarmărei generale.

Astfel, toate cele trei ţări de mai sus sunt şi ar fi mulţumite ca să procure material de războiu altor ţări fără industrii remarcabile, numai pentru a soluţiona probleme social-economice şi a ajuta situaţiunea grea în care se găseşte industria proprie.

Dacă toate aceste sacrificii materiale în vederea apărării naţionale sunt făcute de către Marile Puteri în Occident, ele sunt determinate şi de necesitatea unui avans de dotaţiune (luptă de întrecere), pentru ca la momentul când va interveni o constrângere generală determinată fie de Liga Naţiunilor, fie de imposibilitatea de a se mai face cheltueli nelimitate, acele ţări să se găsească în situaţiune de avans faţă de celelalte.

In această ordine de idei se remarcă tendinţa expresă a guvernelor ţărilor occidentale de a încuraja cu toate sacrificiile băneşti posibile pe inventatori, precum şi să înzestreze laboratoarele technice de încercare de materiale de războiu, spre a câştiga un avans ştiinţific şi technic faţă de celelalte ţări.

Toate invenţiunile, cari dau posibilitatea întrebuinţării unui nou material de războiu, trec dela faza laboratorului în faza uzinajului, păstrându-se secretul operaţiunei şi luându-se măsuri ca materialul să fie construit în puţine exemplare, pentru a fi cunoscut de către trupele speciale respective, urmând ca la perspectiva unei mobilizări să se treacă la construcţia în serie, după numărul necesar dotării normale.

CONCLUZII GENERALE

Atât consideraţiunile politicei internaţionale arătate sub prisma de mai sus, cât şi constatarea precisă a efortului neîntrerupt de înarmare şi de perfecţionare a mijloacelor de distrugere şi a tuturor invenţiunilor noui de războiu, ne duc la concluziunea că în fond activitatea internaţională şi cea dela Liga Naţiunilor, nu asigură decât în mod virtual şi trecător putinţa evitării războiului.

Condiţiunile de asigurare a apărării naţionale au intrat într'o fază nouă, care caută să întrevadă forma viitorului războiu şi care va fi influenţată atât de mijloacele noui de distrugere, cât şi mai ales de faptul că mediul viitor, în care se va discuta supremaţia mijloacelor de războiu, trece dela forma apărării pe uscat şi a acelei maritime la întrebuinţarea aerului, adică a unei a treia dimensiuni. Astfel se invederează o complexitate variată şi nesfârşită de procedee noui pentru vigilenţa şi prevederea conducătorilor de state şi militarilor, responsabili de asigurarea apărărei naţionale.

Conducerea armatelor este obligată să cunoască şi să stăpânească întrebuinţarea variată atât a nouilor mijloace technice de distrugere, cât şi a nouilor mijloace de apărare naţională.

In special politica aerului, precum şi întrebuinţarea aeronauticei ca mijloc de războiu, constituesc pretutindeni probleme noui pentru asigurarea propăşirei viitoare a Ţărilor şi pentru Apărarea Naţională.

G. A. G.

ZECE ANI DE POLITICĂ DE DEZARMARE

(CODICIL)

Dezarmarea Aeriană. — Rezultate practice

	1919	1929
AVIOANE DE VÂNATOARE:	Viteza maximă 200 Km./oră	320 Km./oră
	Plafon 7000 m	9000 m.
AVIOANE DE RECUNOAŞTERE:	Viteza maximă 180 Km./oră	250 Km./oră
	Plafon 6500 m.	9000 m.
AVIOANE DE BOMBARDAMENT:	Viteza maximă 140 Km./oră	200 Km./oră
	Plafon 3000 m.	4500 m.
	Ore de sbor $3^1/_2$ ore	6 ore
	Explosiv transp. 300 Kgr.	1000 Kgr.

NOTĂ.— Performanţele sunt luate în mediu, cu complecta încărcătură militară. Sunt însă avioane *speciafizate* ale căror performanţe întrec cu mult pe cele date mai sus. Sunt curente — *aiurea* — avioane de bombardament ce duc 2—4 tone bombe explosive sau cu gaze.

După o fotografie veche

Un premergător român: INGINERUL VUIA

Ridicat din Banatul robit, inginerul Vuia, premergător printre premergători a fost nevoit foarte de timpuriu să se expatrieze în căutarea mediului favorabil perfecţionărei planurilor avionului său şi în căutarea sprijinului necesar realizărei lui.

Mirajul Parisului şi prestigiul primilor sburători l'au atras şi l'au reţinut.

Acolo mecenaţi generoşi, — Archdeacon, Deutch de la Meurthe — asociaţii ca vechiul Aero-Club, chiar întreprinderi particulare, prin premii stimulau, prin sprijin financiar sau industrial ajutau pe începători, pe încercători, îi încurajau în cel mai rău caz.

Oficialitatea trebue scoasă din cauză. Procesul ei a fost judecat fără remisiune încă de când Napoleon cel Mare însu-şi, în tabăra dela Boulogne, a respins propunerea lui Fulton, care voia să-i cedeze invenţia corăbiei cu aburi.

In Franţa, de al cărei pământ s'au deslipit primii oameni, erau mulţi postulanţi cari făceau coadă la porţile nemuririi, purtând la subţioară planurile unui avion. Mulţi şi indigeni. Nu e de mirare că până şi francezi—şi nu dintre cei din urmă, un Voisin, un Ferber—nu au găsit puntea de aur care încălecând apa decepţiunilor, îngădue trecerea în ţinutul succeselor.

Vuia, ca şi alţii, nu a avut parte de cât de încurajări platonice, cari n'au fost fără de folos pentru opera lui şi pentru aviaţie.

Incă din 1907, avionul lui complect realizat, a decolat şi sburat.

Apriga competiţiune dintre primii constructori, a lăsat pe din a ara arenei, pe cei lipsiţi de legături de interese.

Vuia a rămas totuşi în patria de adopţiune în slujba căreia şi-a pus tot geniul său de cercetător, tot talentul său de pionier, deschizător de căi noi.

A atacat diverse probleme — între altele a helicopterului, definitiva soluţie a sborului — şi le-a rezolvat în măsura posibilităţilor technice actuale jalonând drumul spre viitor.

Acum este preocupat de punerea definitivă la punct şi de realizarea unui motor cu explozii, rod a ultimelor sale cercetări şi studii.

Solicitat să colaboreze la numărul nostru festiv, din cauza timpului scurt s'a recuzat trimiţându-ne deocamdată numai autograful publicat şi rezervându-şi colaborarea pentru mai târziu.

Cu ocaziunea uneia dintră cele mai însămnate sărbări din istoria neamului nostru adresez urări de bine tinerii Aeronautice şi valorosilor Aviatori Români, a căror pricepere, curaj şi spirit de jertfă, ne indreptăţesc la cele mai bune sperante.

Paris, 10 Mai 1929

C. Vuia

INFORMAȚIUNI

ANGLIA

Pregătiri pentru „Cupa Schneider"

Se știe că această *cupă*, înființată de francezul *Schneider*, proprietarul imenselor uzine *Creuzot*, este destinată hydroavionului care va parcurge cu cea mai mare viteză un triunghiu de o distanță dată.

Cupa a fost câștigată o singură dată de Franța. America, Italia și Anglia își dispută, de după războiu, posesiunea ei.

Anul trecut s'a dat la Veneția o luptă înverșunată pentru câștigarea ei.

Englezii au eșit învingători cu un hydroavion *Supermarine* (motor special *Napier*, peste 1000 H. P.) Materialul fusese anume studiat și realisat. Cu acest prilej au bătut și recordul de viteză absolută pentru toate categoriile de avioane.

Italienii n'au obținut în cursă, ce sperau de la motoare și cei mai buni au fost siliți să abandoneze cursa din cauză de pană la motor. E drept că la câte-va luni după cursă, îmbunătățindu-și materialul au reușit, grație extraordinarei îndrăzneli a finului pilot care e Maiorul-aviator *de Bernardi*, să ia dela englezi recordul mondial al vitesei absolute pentru toate categoriile de avioane.

Intrecerea, anul acesta, va avea loc în Anglia în largul insulei Wight.

Competițiunea va fi mai înverșunată de cât or-când.

Italieni trimit pe Maiorul-aviator *de Bernardi*.

Englezii, cu material perfecționat și-au antrenat pe căpitanul-aviator *d'Arcy-Craig* pentru care vitesa de 500 km pe oră e o jucărie.

America nu se lasă mai pe jos, trimițând floarea piloților de viteză.

Cu acești din urmă în deosebi, vor năvăli în liniștita insulă sumedenie de turiști americani, atrași numai de interesul cursei.

De pe acum chiria unei modeste căsuțe depe fericita insulă, a ajuns la 250 livre sterling (200.000 lei) pentru cele 8 zile din Septembrie cât va dura pregătirea și concursul.

Aero-Clubul Regal Englez a închiriat un vas de pasageri pentru membrii și oaspeții săi. Ospitalitatea e însă departe de a fi scoțiană. In prospectul-invitație se specifică prețurile: pensiune completă (fără vin) pentru 2 zile de la 8—22 livre sterling. Probabil că prețuri mai eftine se vor consimți pentru cei ce se vor resemna să stea în sentina vasului, fără să vadă nimic.

Activitatea Aeronavală a Ministerului Aerului

Morning Post ne aduce vestea că Ministerul Aerului urmărește cu îndărjită stăruință realisarea ultimelor per ecționări studiate în ce privește aviația navală.

Este în deosebi urmărită perfecționarea hydroavioanelor, întreprinzându-se realizarea unor hydroaviane de bombardament de două ori mai puternice decât cele actualmente în serviciu. (*Button-Paul*, *Fairey*, *Wickers* transportând 2—4 tone bombe).

Un comentator francez adaugă:

„Această informație dovedește că Guvernul Britanic „met les bouchées doubles", de oarece nici *Societatea Națiunilor* nici *Conferința de la Washington* nu au luat nici-o măsură pentru reducerea sau limitarea armamentului aero-naval".

Și Anglia stă aproape tot atât de bine cât și Statele-Unite în ce privește aviația navală.

Vasul port-avioane *Eagle*, care în curând va fi dublat de un *sister-shipp*, poate rivaliza în ce privește viteza, armament, protecția, capacitatea de transport, instalații și ateliere, ca ușurință de plecare, aterisare și manevra avioanelor și hydroavioanelor cu *Saratoga* și *Lexington*.

Fie-care crucișetor, ușor sau de luptă, are hydro-avionul sau hydro-avioanele și *catapulta* necesară lansării.

Puternice și puternic apărate baze hydroaeriene jalonează coastele Angliei.

E de temut ca limitarea armamentului aeronaval sau chiar restrângerea armamentului aeronaval actual să nu coprindă de cât primejdioase puteri cari ar fi în situația de armament . . . . . a României de pildă.

BELGIA

Regele aviator

M. S. Regele Albert al Belgiei este primul cap încoronat, titular al brevetului de pilot.

Nu se mai pot număra nici sborurile pe care în 914—18 le-a făcut pe deasupra Belgiei invadate, pasager la bordul unui avion purtând armoariile regale şi pilotat de *Willy Coppens, Asul* aviatorilor belgieni.

Nu se mai pot număra sborurile pe cari singur sau însoţit de Augusta Sa soţie le-a făcut în Europa şi în Africa de Nord sau Equatorială.

Ca să aducă cel dintâi ultimul omagiu lui *Foch*, a luat dela Bruxelles avionul. La 3 Mai, fiind iarăş la Paris, de data aceasta *incognito*, ca să se întoarcă la Bruxelles a luat . . . . . avionul firește!

Petites choses qui font plaisir

Citim în „Excelsior" din 4 Mai

„Urmând seria fericitelor sale creaţiuni Regia Monopolurilor Statului Francez oferă fumătorilor ţigări *Aviator*.

Gustul său uşor, aroma delicată, forma-i modernă fac din ţigara *Aviator* o ţigară *de preferat* care nu costă decât 0 fr. 60 centime".

Şi R. M. S-eul nostru a editat ţigări *Dorobanţ, Militare* etc. Este drept că nu erau *de preferat*.

Atenţiuni edilitare

Două mari artere de comunicaţie larg deschise în cartierele ce se construesc acum în zona odinioară interzisă a fortificaţiilor vor purta una numele *Nugesser-Coli*, comemorând pe cei doi dispăruţi eroi ai primei încercări de traversare W-E a Atlanticului Nordic, iar alta numele lui *Gordon-Benett* unul din generoşii şi credincioşii mecenaţi cari au sprijinit Aeronautica şi au ajutat desvoltarea ei.

La noi, în Cernăuţi sunt trei străzi ce poartă numele Căpitan-aviator *Rostoki*, Sub-Locotenent-aviator *Paucker*, Sub-Locotenent-aviator *Gagea*; în Focşani găsim străzile Aviator *Muntenescu*, Sub-Locotenent-aviator *Gagea*, Sub-Locotenent-aviator *Bontescu*.

In Bucureşti chiar găsim străzile Popescu I, Popescu II, Popescu III...., Ionescu I, Ionescu II, Ionescu III ş. a. m. d.

Sunt 180 aviatori români morţi la datorie...

ELVEŢIA

Conferinţa desarmării

Ca o ilustrare a articolului „Zece ani de politică de desarmare" publicat în numărul de faţă, semnalăm că încă de la începutul lunei Mai propunerea americano-franco-greacă de a da cea mai largă publicitate cheltuelilor pentru procurarea de material de război a fost respinsă neputând întruni majoritatea din cauza opoziţiei dârze pe care au făcut-o reprezentanţii Rusiei şi Germaniei.

Ce interes poate avea Rusia să se înarmeze? Ce vecini formidabili o ameninţă? Ce primejdie exterioară o ameninţă?

Ce o sileşte pe Germania democratică — vorbă să fie — să-şi ascundă sau camufleze măcar cheltuelile de înarmare? Sincera ei voinţă de pace?

FRANŢA

Ciocnire de avioane
Problema paraşutei

La 30 April, în timpul unor evoluţii de escadrilă, două avioane militare din Regt. 1 Aviaţie s'au ciocnit la o înălţime de 300 metri. Din cele două echipagii — avioanele fiind cu 2 locuri — au scăpat numai observatorii — Locot.-av. Escudier, Serg.-av. Absalon — putând face uz de paraşute, Piloţii—Locot.-av. Morot, Sold.-av. Marchand — jenaţi de cabană nu au putut folosi paraşutele şi au fost scoşi zdrobiţi de sub sfărîmăturile avioanelor.

E incontestabil bună o paraşută bună. In majoritatea cazurilor ea este salvarea sigură.

Dar dacă aviatorul e instalat în avion în condiţii care-i fac imposibilă întrebuinţarea paraşutei, la ce mai rămâne bună aceasta?

Presa în sprijinul aviaţiei

Aero-Clubul francez a oferit un dineu în onoarea directorilor de ziare şi a colaboratorilor lor, cari au dat cel mai larg concurs pentru pregătirea Serbării Aviaţiei care are loc la 19 şi 20 Mai la Vincennes unde şi noi, deşi târziu, totuşi am fost învitaţi.

Preşedintele Republicei şi Preşedintele Consiliului vor presida succesiv cele două zile de serbări.

Când va veni rândul manifestărilor noastre aeriene sperăm că presa noastră, geloasă de prestigiul şi activitatea celei franceze, va da un neprecupeţit sprijin organisatorilor.

Altmintrelea se întâmplă ca la meetingul de primăvară din 1928 la Băneasa. Trei zile de meeting, şase mii de lei beneficiu net.

Decoraţii postume

din „Journal Officiel"

Este numit Cavaler al Legiunei de Onoare, cu titlu postum: D-l Paul Martin, locotenent din al 2-lea Regiment de Aviaţie:

„Ofiter tânăr, plin de avânt şi de entusiasm, pilot de frunte, a executat, de un an încoace, numeroase misiuni pe orice vreme deosebindu-se prin ardoare şi sânge rece. La 8 Martie 1929 a găsit o moarte glorioasă, la bordul avionului său pe când executa o misiune.

* * *

din „Journal officiel" din 2 Mai 1929: se citează la ordinea de zi pe întreaga Naţiune:

„Guvernul aduce la cunoştinţa Ţării frumoasa conduită a D-lui Picque, Robert, Medic-Colonel, Medic-şef al Spitalului Militar din Talance, profesor la Facultatea de Medicină din Bordeaux, renumit ca şef de şcoală şi profesor.

Ca profesor şi prin activitatea personală a pus în evidenţă, atât în Franţa, cât şi în multe capitale din Europa şi America, rolul pe care-l poate împlini avionul sanitar ca mijloc de ajutorare medico-chirurgical. A contribuit la realizarea unei organizaţii-model de evacuare a bolnavilor cu avionul. A murit la 1 Iunie 1927, căzând din un avion în flăcări, la bordul căruia conducea pe un bolnav, a cărui stare cerea o intervenţie chirurgicală urgentă, ilustrând prin moartea sa tragică, propaganda pentru ideia al cărui entuziast apostol era".

In familiile franceze, decoraţiile înaintaşilor se păstrează cu sfinţenie. Ele sunt semne de nobleţe şi nu puţin contribue la păstrarea şi înălţarea tot mai sus — din generaţie, în generaţie — a cultului onoarei.

Turneurile Contelui de la Vaulx

Preşedintele Federaţiei Aeronautice Internaţionale

Bătrânul şi vigurosul pionier al Aeronauticei, care ne-a vizitat şi pe noi acum doi ani, s'a reîntors iarăş la Paris, după un triumfal turneu aerian executat în America de Sud, unde a visitat toate capitalele, toate Aero-Cluburile.

Distanţa Santiago de Chili-Buenos-Aires a fost străbătută cu un avion Latécoère în 7 ore 30, timp record.

E magnific exemplul de încredere în viitorul aviaţiei şi de energie în propagandă pe care moşneagul îl dă cel celor mai tineri de cât el.

Aero-Clubul francez l'a sărbătorit la 2 Mai aşa cum se cuvine printr'un banchet urmat de recepţie, ambele organizate în onoarea Nestorului aviaţiei.

La sfârşitul recepţiei s'a remis Căpitanului-aviator *Demougeot*, din Marina Militară franceză, marea medalie de aur a Aero-Clubului francez, pentru sborurile lui transafricane.

Raidul „over-Channell" al lui Lefèvre

Se pregăteau pentru un raid transatlantic cu un monoplan Bernard, din America în Europa, urmând să-şi îmbarce avionul pe un vapor cu destinaţia New-York. *Lefèvre* ceva mai nervos, nemaiputând aştepta tărăgănelile biurocratice, a luat avionul şi fără autorizaţie de sbor, nici passe-port, a trecut Canalul Mânecei în Anglia.

Englezii, sportivi şi practici, i-au înlesnit îmbarcarea pentru New-York, unde a ajuns cu bine.

Camarazii săi *Assolant* şi *Loti* l'au găsit la New-York cu avionul gata montat.

Indrăzneţii aeronauţi speră să poată pleca la 20 Mai în sbor peste Atlantic.

Un Mareşal de Franţa

mare prieten al aviaţiei, membru al Academiei Franceze

Mareşalul Pétain, va fi ales membru al Academiei Franceze. El va ocupa fotoliul rămas vacant prin moartea *Mareşalului Foch*.

In calitate de generalissim al trupelor franceze pe frontul de N. şi N.—E. *Pétain*, pe atunci general, şi-a dat seamă de importanţa operativă — nu mai informativă—a aviaţiei.

El a reînfiinţat postul de Comandant al Aviaţiei şi l'a încredinţat Generalului *Duval*, militar cu părul alb şi cu ochii scânteetori de tinereţe.

Generalul *Duval* a organizat şi comandat şi Divizia Aeriană, care în 1918 a dat francezilor incontestată supremaţie aeriană.

Pétain, pentru a spori autoritatea subalternului său, i-a acordat titlul şi funcţia de „premier aide-major général" numindu-l în acelaş timp şef al biurourilor operaţii şi informaţii dela Cartierul său General.

Prin aceste gesturi, viitorul mareşal afirma valoarea pe care aviaţia o aruncă în balanţa războiului.

Sic-transit

La Bucureşti avem un Salon Oficial de pictură. In afară de câte-va *„interioare"* văzute din avion, nu se mai găsesc alte manifestări cari să arate fascinaţia pe care aviaţia trebue s'o exercite asupra artiştilor pictori şi sculptori. Teratologia îi face o concurenţă distrugătoare.

Avem o consolare. Actualmente la Paris este deschis un *salon de pictură* al „Artiştilor Francezi". Placid, nn cronicar înşiră nume de tablouri şi autori respectivi şi melancolic închee: „portretelor de aviatori, le-au luat locul portretele de *stars* (stele) de cinematograf".

E drept că în aviaţie se câştigă mai puţin de cât în cinematograf.

Exceptis exceptionibus

Cancelaria *Ordinului Naţional al Legiunei de Onoare*, creiază un precedent: a convenit ca împotriva Statutului ordinului să se acorde insemnele de cavaler aviatorului *Baitly*, deşi e minor.

Se ştie că acesta, împreună cu *Reginensi*, sunt eroii raidului Paris-Saigon (Indochina) şi retur, executat într'un timp record cu un monoplan *Farman* (motor *Gnôme-Rhône-Titan* 230 H. P.)

Ordinul Naţional al Legiunei de Onoare este exclusiv reservat persoanelor majore.

Prima excepţie a fost făcută de către *Napoleon 1-iu* întemeetorul ordinului. El a acordat — cu titlu postum — insignele de cavaler micului toboşar *Viata*, pentru fapte de arme săvârşite în faţa inamicului.

Linie transversală aeriană

Pentru rapide legături aero-postale între statele Europei centrale şi occident, la 3 Mai s'a inaugurat funcţionarea liniei aero-postale Bordeaux-Montluçon-Clermont-Ferrand-Lyon-Geneva.

Serviciu zilnic în ambele sensuri.

Accident mortal

In ziua de 3 Mai caporalul-aviator *Favier* din al 2-lea Regiment de Aviaţie de Vânătoare, executând un sbor de antrenament a căzut cu avionul lângă Fegersheim. A tost scos mort de sub avionul sfărâmat.

Serbarea Aeriană a piloţilor civili.

Duminică 5 Mai a avut loc pe vastul aerodrom dela *Orly*, serbarea anuală aeriană a piloţilor civili.

Cu toată vemea nefavorabilă numerosul public a fost entusiasmat de reuşitele acrobaţii ale lui *Détroyat*, *Doret* (succesorul lui *Fronval* şi învingător — la Berlin — al lui *Fieseler*).

Un meritat succes au obţinut presentările şi sborurile cu avioane de mult perimate, multe dintre ele semănând cu avioanele actuale cum seamănă un antideluvian Pterodactyl cu o barză sau cu un şoim.

Beneficiul material a fost ca de obicei vărsat casei de ajutorare a piloţilor morţi la datorie.

Accident mortal.

Luni 6 Mai un avion de bombardament executa un exerciţiu de bombardament asupra poligonului de artilerie dela *Bourges*. Pe când lansa bombele una din aripele avionului s'a rupt. Aparatul se prăbuşi la pământ în timp ce o paraşută desfăcută de la bord, dar neocupată, se cobora încet.

Avionul, un Farman de un model vechiu, eşise de curând din reparaţie.

La bordul avionului aflându-se încă două bombe intacte cele cinci cadavre au fost lăsate sub sfărâmăturile avionului până a doua zi când comisiunea de experienţe a procedat la explodare.

Cele cinci victime sunt: Adjutantul-aviator *Lucien Jourdes* şi sergentul-aviator *Louis Bafas* piloţi; Sergentul *Gaston Arnoult*, soldaţii *Robert Marquet* şi *Bernard Sabatet* bombardieri.

Lisabona-Paris fără escală.

Echipagiul *Lafiouette* şi *Train* a reuşit să sboare fără escală dela Lisabona la Paris în 9 ore 30 cu un monoplan de pasageri *Farman*, motor *Gnôme-Rhône-Titan 230 H. P.*

In timpul sborului au fost energic frânaţi de vânt puternic în faţă.

GERMANIA

Raidurile dirijabilui „Graf-Zeppelin"

Cu cât se înmulţesc, cu atât deservesc cauza dirijabilelor uriaşe.

Traversările Atlanticului executate de Zepelin au stârnit în toată lumea, aproape tot atâtea emoţii cât şi sfârşitul nefericitei expediţii Nobile.

Lumea dela noi a stat o săptămână întreagă cu gâtul strâmb şi cu ochii pe sus ca să vadă aeronava ce nu s'a arătat deasupra Bucureştilor de cât pe vreme de război, noaptea şi la lumina stridentă a proectoarelor. Aceasta s'a întâmplat cu ocazia raidului aşa zis circum-mediteranian şi mediu-european. Raidul însă a rămas berc.

Al treilea raid, trâmbiţat în toată lumea, a eşuat şi el, dirijabilul fiind silit să se întoarcă chiar dela Gibraltar din drumul spre America şi, în complectă perdiţiune, purtat de voia capricioasă a *mistralului*, de-abia a putut aterisa în Franţa la Cuers-Pierrefeu, unde a fost adăpostit în hangarul din care plecase spre distrugere şi zepelinul „*Dixmunde*".

Duşmanul principal al acestor aeronave e tocmai volumul lor uriaş, căruia nici soliditatea materialului şi construcţiei posibile, nici puterea motoarelor nu-i pot chezăşui existenţa împotriva lui Eol, răposatul zeu al vanturilor.

Aviatorii americani trebue să jubileze. Ei sunt adversarii ireductibili ai „tire-cows"-urilor (vaci de cauciuc) — cum spun ei Zepelinurilor — cari mănâncă enorm din bugetul aerian al Statelor Unite. O singură „Vacă de cauciuc" costă cât toată aviaţia românească de acum.

Accident mortal lângă Lyon

La 8 Mai, un avion de şcoală, dublă-comandă, având la bord pe instructorul de sbor *Venès* şi elevul-pilot *Lejoncour*, a căzut de la mică înălţime pe aerodromul şcoalei de pilotaj dela Ambérieu-en-Bugey. Echipagiul mort.

ITALIA

In căutarea naufragiaţilor şi resturilor dirijabilului Italia

„Spes, aeterna Daea" porneşte pe drumuri pline de necunoscut o nouă echipă de cercetători. Italieni şi norvegieni, sub conducerea inginerului Albertini, care a plecat la 1 Mai din Milano, vor cerceta iarăşi pustiurile îngheţate ale Spitzbergului şi în lungul curenţilor ce poartă bancurile de ghiaţă din loc în loc, în căutarea scheletului dirijabilului *Italia* şi a eventualilor supravieţuitori.

„Spes, aeterna Daea!"

OLANDA

Accident mortal

La 1 Mai un avion militar a căzut lângă Helder. Pilotul, o iţer, a fost ucis.

POLUL SUD

Explorări cu avionul

După succesele repurtate de *Byrd* şi *Wilkins* la Polul Nord, pe deasupra căruia fiecare din ei a sburat, iată-i pe ambii în concurenţă la Polul-Sud.

Teritoriile îngheţate ale continentului Antarctic sunt metodic explorate cu ajutorul avioanelor ce pleacă dela bazele organizate de energicii cercetători.

Au de lucru, căci suprafaţa continentului este evaluată la 13 milioane de Km. pătraţi.

SPANIA

Accident mortal

La 1 Mai, locotenentul *Pastor*, elev-pilot a căzut cu avionul la *Guadalajara* şi a murit pe loc.

Serviciu aerian special pentru Expoziţia din Barcelona

Pentru a înlesni celor interesaţi — şi care-şi preţuesc scump timpul — visitarea expoziţiei de la Barcelona, s'au organisat de pe acum linii aeriene pe distanţele Berlin-Barcelona şi Sevila.

Transporturile, cu avioane *Junkers*, au şi început dele 9 Mai.

Industria aeronautică germană are situaţie solidă în peninsula Iberică. Spaniolii reservă avioanele de concepţie franceză întreprinderilor destinate să recolteze numai glorie (vezi *Bréguet* XIX *al lui Jimenez* şi *Iglesias).*

Raid Transatlantic (al 15-lea reuşit)

Intr'o Duminică după amiazi au pornit din Sevila, doi aviatori Spanioli — Căpitanii aviatori *Jimenez şi Iglesias* — şi nu s'au oprit din sbor de cât în Brasilia de cealaltă parte a Atlanticului.

Avionul lor botezat *„Jesu del Gran Poder"*. (Isus a tot Puternicul) este un *Bréguet* XIX construit în licenţă în Spania, după planurile celui care a servit lui *Costes* şi *Le Brix*, lui *Burdulotu*. Motorul, fireşte un *Hyspano-Suiza* 600 HP. construit în Spania.

Raidul, asupra căruia vom reveni în numărul viitor, pregătit în tăcere a fost executat prin surprindere. E a 15-a (cincisprezecea) traversare aeriană a Atlanticului care reuşeşte.

Polonezii — *Kúbota* şi *Idzicovsky* — fac coadă, francezii *Assolant* şi *Lefèvre* au trecut cu avionul în vapor dincolo de „balta cu scrumbii" de unde se vor întoarce în sbor cu *Bernard*-ul lor.

Românii din America de ce stau de geaba? De ce nu ne oferă un avion căci sburători avem destui.

Cu 5 dolari de cap de român s'ar cumpăra numai de cât un avion gata echipat.

In U. S. sunt vre-o cincisute de mii de români iar cei cari au ar da şi pentru cei cari n'au.

Ce frumos i-ar sta unui avion *„Ferdinand 1-iul Rege al României Mari"* purtând sub cerurile de acolo tricolorul nostru!

Augusti călători aerieni

Maiestatea Sa Regina Maria a României şi A. S. R. Principesa Ileana, au avut prilejul să contemple din înălţime atât svelta siluetă a Giraldei din Sevilla cât şi frumos împodobitul palat Alhambra din Grenada.

Augustele călătoare au făcut drumul, între aceste oraşe, atât la dus cât şi la întors, confortabil instalate la bordul unui avion *Junckers*.

Avem şi noi un *Junkers*, care a purtat cu mândrie tricolorul nostru prin toată Europa, în *raidul capitalelor* încercat şi reuşit de *Burduloiu*.

Avionul nu este încă plătit pentru că în publicul românesc — neîndemânatic solicitat — nu s'au găsit sumele necesare restului de bani datoraţi.

Avionul poartă numele *România-Sfânta-Maria*.

STATELE-UNITE

Recordul mondial de înălţime

La Washington, Locotenentul-aviator american *Soucek* a bătut recordul de înălţime, urcându-se în ziua de 7 Mai la 12.200 metri, unde a constatat un frig de 50°.

Omologarea se aşteaptă după ce barografele sigilate vor fi desfăcute şi examinate împreună cu barogramele, de către autoritatea de resort.

POŞTA REDACŢIEI

ERATA

Ultimul rând din pag. 19 în loc de 1908 să se citească 1918.

Celelalte greşeli mai mărunte — nealterând adevărul şi înţelesul — sunt lăsate în seama cetitorului, care le va îndrepta singur.

ADDENDUM

Din eroare s'a omis în josul fotoportretului *Regelui Ferdinand* I inscripţia Foto Julietta, care în mod graţios ne-a pus la dispoziţie lucrarea efectuată în atelierele firmei.

CĂTRE CITITORI

Atât schimbările survenite în ordinea de bătae, nevoia de a satisface în grabă o obligaţie sărbătorească cât şi diftcultăţile de ordin technic au adus perturbări forţate în apariţia revistei.

Numărul de faţă, festiv, lipsit de partea technică, e socotit pentru abonaţi ca număr pe Mai şi intră în costul abonamentului.

Redacţia are:

Sub presă un număr dublu pe Martie şi Aprilie, care va apărea până la finele lunei.

In preparaţie numărul ordinar pe Iunie, care va aparea la 15 Iunie şi număr festiv pe Iunie, care va fi pus în vânzare de *Sf. Ilie (patronul Aeronauticei).*

CĂTRE COLABORATORI

1. Colaborarea se retribueşte: lei 1500 coala articole originale
„ 1200 compilaţii sau recenzii
„ 1000 traduceri.

2. Manuscrisele nepublicate se păstrează o lună şi apoi sunt distruse.

Fotografii, clişee etc. se restitue de drept la cerere.

S. E. C. M.

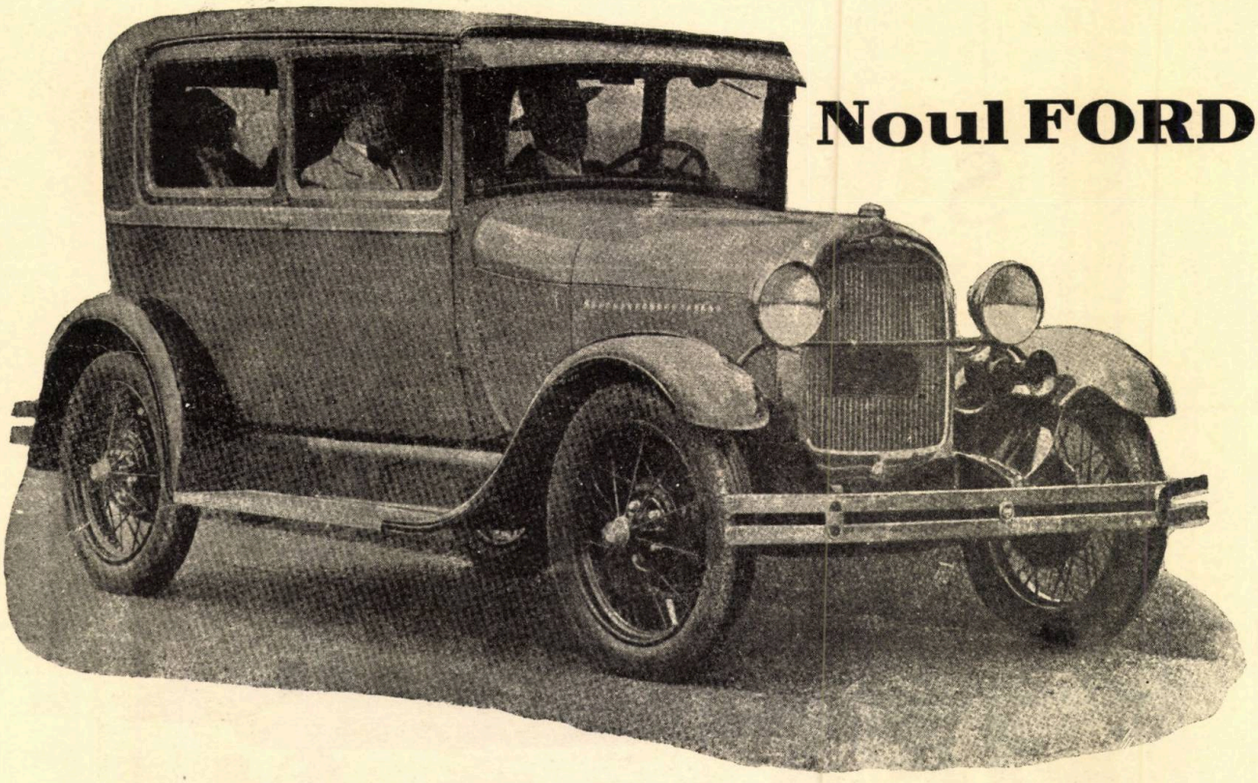
AVION DE BOMBADAMENT, MARE RECUNOAŞTERE ŞI LUPTĂ

CONSTRUIT IN METAL

AMIOT 120 B. 3

COMANDAT IN SERIE PENTRU AVIAŢIA FRANCEZĂ

CIRCUITUL MEDITERANEI (Pelletier Doisy)	10.850 Km. în 61 ore sbor efectuate în 7 zile (13—19 Sept. 1927)
CIRCUITUL SAHAREI (Girardot-Cornillon)	11.000 Km. în 60 ore sbor efectuate în $4^1/_2$ zile (3—7 Aprilie 1928)



Noul FORD

O MAŞINA NOUA ŞI MODERNA
PENTRU A SATISFACE CONDIŢII NOI şi MODERNE

CARACTERISTICELE

Lung, larg şi spaţios.

Montanţii înguşti şi o construcţie nouă a uşilor îngăduie o vizibilitate excepţional de bună.

Ambele scaune din faţă sunt rabatabile, dând acces uşor la canapeaua din spate.

Scaunul conducătorului se poate ajusta, asigurând loc comod pentru picioare.

Caroserie în întregime de oţel, parbriz din geam triplex.

Frână de picior pe 4 roţi şi frână de mână absolut independente.

Amortizoare hidraulice Houdaille.

Trei viteze înainte şi una înapoi, iluminat electric şi pornire automată, maneta luminilor şi butonul de claxon pe volan.

Vopsit cu pyroxylină.

Alegere variată de colori.

Direcţie 3/4, ireversibilă.

Ungerea şasiului cu pompă şi gresaj.

Cinci roţi cu spiţe metalice cu cauciucurile lor.

Contact de pornire de siguranţă.

Nivel de benzină, kilometraj, ampermetru, lampă de tăblie, ştergător de parbriz electric, lampă din spate combinată cu lampă „Stop", oglindă retrovizoare, trusă complectă de scule.

Oricât de nou ar fi noul Ford—nou începând de la radiator şi până la puntea din spate—noutatea lui are totuşi un înţeles mai larg.

Noul Ford este trăsura care prin prestigiul, frumuseţea şi distincţiunea ei găseşte întâietate în simpatiile automobiliştilor, cărora li se dă pentru aceiaşi sumă de bani, ceeace costă până acum de 2 şi de 3 ori mai mult.

Acestui fapt a datorit Henry Ford succesul său din 1908, el reînoeşte succesul acela în 1929.

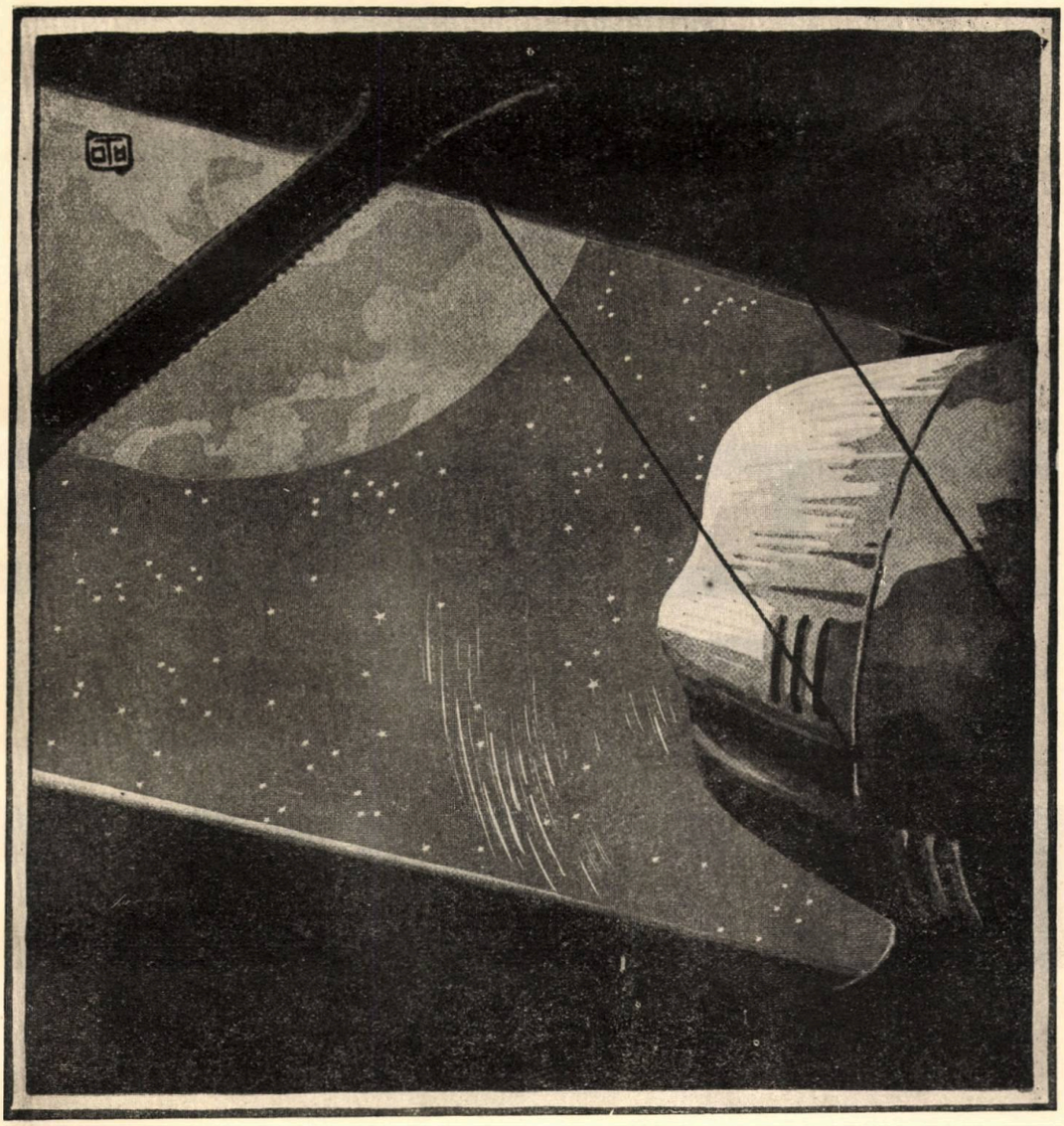
Noul Ford întrupează rezultatele cele mai bune ale experienţei uzinelor Ford şi devine, datorită materialului, calităţilor lui de fabricaţiune, perfomanţelor sale, siguranţei şi durabilităţei sale în serviciu, o trăsură a cărei posesiune era până acum prerogativa câtorva oameni bogaţi, azi putând fi la îndemână însă a milioane de inşi.

Uitaţi-vă la ea, examinaţi fiecare din părţile ei, bucată cu bucată.

Ea preţueşte cu siguranţă mai mult decât costă, şi, prin aceasta chiar, ea reprezintă în lumea automobilistă, o ocaziune unică şi fără precedent.

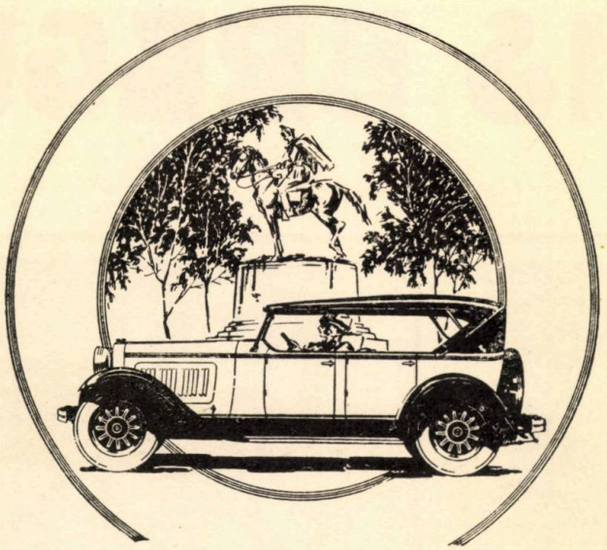
Reprezentant: AL. COLIN Calea Victoriei 44
Garaj şi Ateliere: Strada Popa Nan 56

LOUIS BREGUET



BREGUET XIX

AVIONUL LUI COSTES ŞI LE BRIX



Mărcile de Automobile
cu reputațiune mondială

DODGE

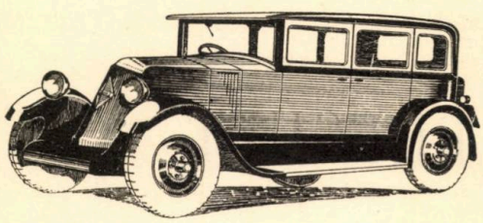
BROTHERS

Durabilitate neîntrecută. -- Perfecțiune technică

RENAULT

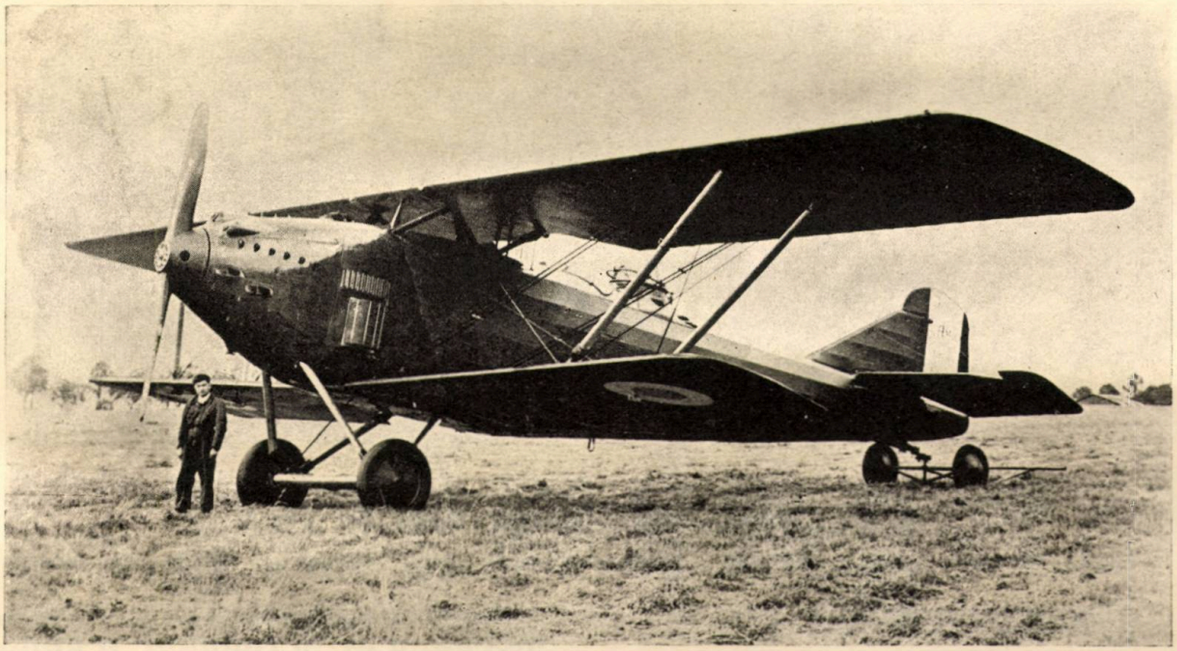
Eleganță -- Confort

Consumațiune minimă



Reprezentant General
GR. CRISTEA & Co. S. A.
București
46, B-dul I. C. Brătianu, 46
(fostul Palat Marghiloman)

S. E. C. M.



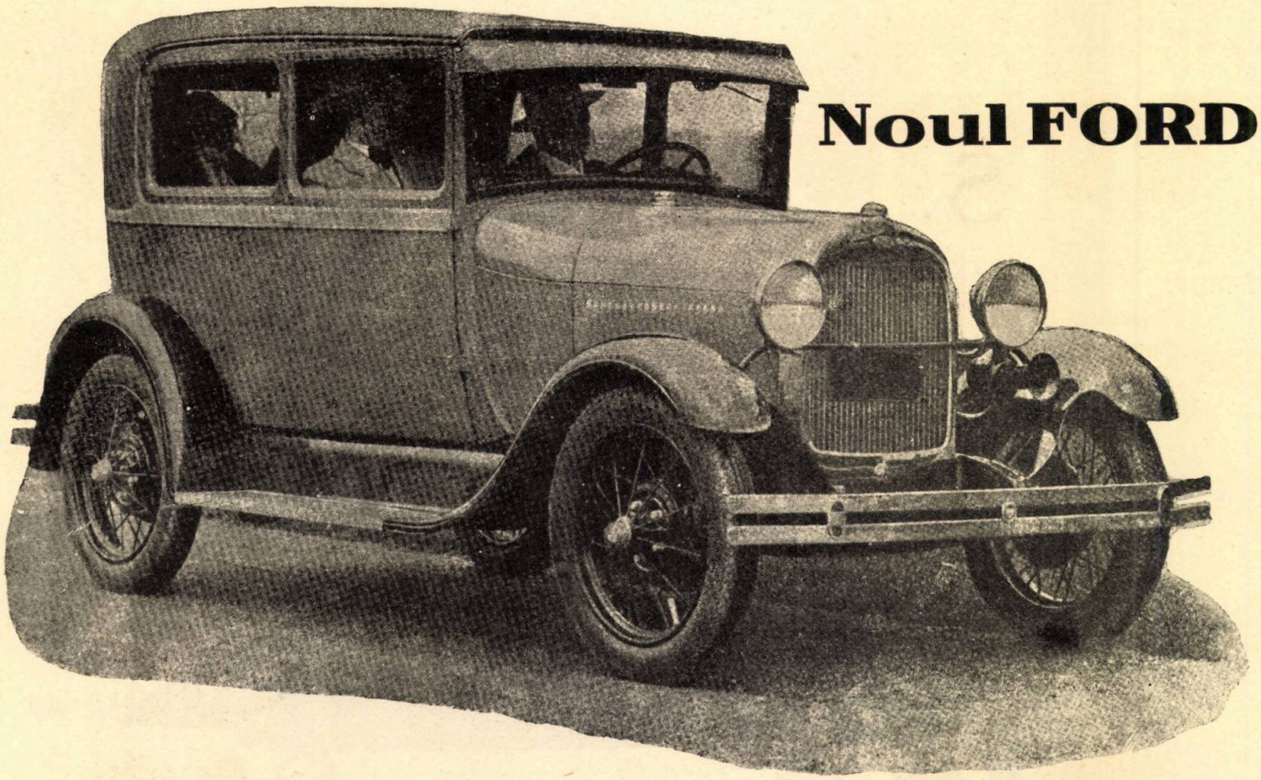
AVION DE BOMBADAMENT, MARE RECUNOAȘTERE ȘI LUPTĂ

CONSTRUIT IN METAL

AMIOT 120 B. 3

COMANDAT IN SERIE PENTRU AVIAȚIA FRANCEZĂ

CIRCUITUL MEDITERANEI (Pelletier Doisy)	10.850 Km. în 61 ore sbor efectuate în 7 zile (13—19 Sept. 1927)
CIRCUITUL SAHAREI (Girardot-Cornillon)	11.000 Km. în 60 ore sbor efectuate în $4^1/_2$ zile (3—7 Aprilie 1928)



Noul FORD

O MAŞINA NOUA ŞI MODERNA
PENTRU A SATISFACE CONDIŢII NOI şi MODERNE

CARACTERISTICELE

Lung, larg şi spaţios.

Montanţii înguşti şi o construcţie nouă a uşilor îngăduie o vizibilitate excepţional de bună.

Ambele scaune din faţă sunt rabatabile, dând acces uşor la canapeaua din spate.

Scaunul conducătorului se poate ajusta, asigurând loc comod pentru picioare.

Caroserie în întregime de oţel, parbriz din geam triplex.

Frână de picior pe 4 roţi şi frână de mână absolut independente.

Amortizoare hidraulice Houdaille.

Trei viteze înainte şi una înapoi, iluminat electric şi pornire automată, maneta luminilor şi butonul de claxon pe volan.

Vopsit cu pyroxylină.

Alegere variată de colori.

Direcţie 3/4, ireversibilă.

Ungerea şasiului cu pompă şi gresaj.

Cinci roţi cu spiţe metalice cu cauciucurile lor.

Contact de pornire de siguranţă.

Nivel de benzină, kilometraj, ampermetru, lampă de tăblie, ştergător de parbriz electric, lampă din spate combinată cu lampă „Stop", oglindă retrovizoare, trusă complectă de scule.

Oricât de nou ar fi noul Ford—nou începând de la radiator şi până la puntea din spate—noutatea lui are totuşi un înţeles mai larg.

Noul Ford este trăsura care prin prestigiul, frumuseţea şi distincţiunea ei găseşte întâietate în simpatiile automobiliştilor, cărora li se dă pentru aceiaşi sumă de bani, ceeace costă până acum de 2 şi de 3 ori mai mult.

Acestui fapt a datorit Henry Ford succesul său din 1908, el reînoeşte succesul acela în 1929.

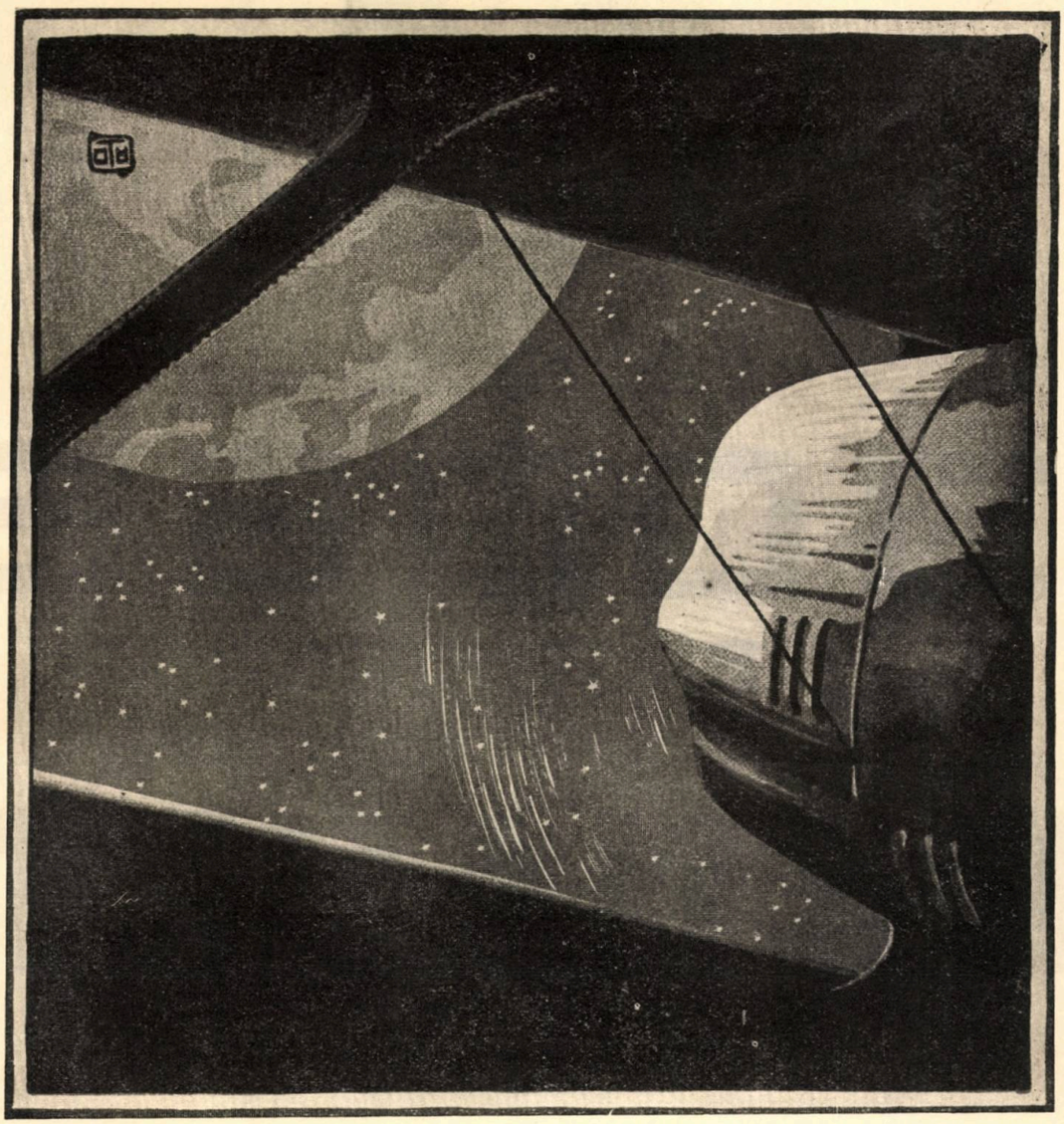
Noul Ford întrupează rezultatele cele mai bune ale experienţei uzinelor Ford şi devine, datorită materialului, calităţilor lui de fabricaţiune, perfomanţelor sale, siguranţei şi durabilităţei sale în serviciu, o trăsură a cărei posesiune era până acum prerogativa câtorva oameni bogaţi, azi putând fi la îndemână însă a milioane de inşi.

Uitaţi-vă la ea, examinaţi fiecare din părţile ei, bucată cu bucată.

Ea preţueşte cu siguranţă mai mult decât costă, şi, prin aceasta chiar, ea reprezintă în lumea automobilistă, o ocaziune unică şi fără precedent.

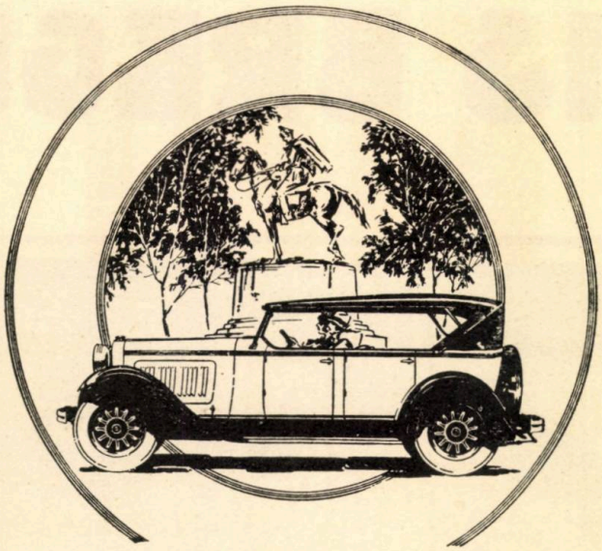
Reprezentant: AL. COLIN Calea Victoriei 44
Garaj şi Ateliere: Strada Popa Nan 56

LOUIS BREGUET



BREGUET XIX

AVIONUL LUI COSTES ŞI LE BRIX



Mărcile de Automobile
cu reputațiune mondială

DODGE

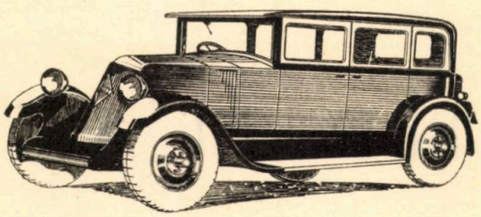
BROTHERS

Durabilitate neîntrecută. -- Perfecțiune technică

RENAULT

Eleganță -- Confort

Consumațiune minimă



Reprezentant General
GR. CRISTEA & Co. S. A.
București
46, B-dul I. C. Brătianu, 46
(fostul Palat Marghiloman)

MOTORUL CEL MAI FIAT BUN DIN LUME

Motoare de aviaţie:

Record mondial de distanţă

raidul Italia-Brasilia Ferrarin Del Prete

cu motor FIAT A 22 T.

Record mondial de durată

Ferrarin-Del Prete, Montecello, Roma

cu motor FIAT A 22 T.

Record mondial de iuţeală absolută

De Bernardi, Venezia 31 Martie

cu motor FIAT A. S. 3

Automobile:

Rallye auto din Monte-Carlo

1 -20 Ianuarie 1928 (km 3030)

1-iul şi 2-lea absolut FIAT 509

Al şaptelea concurs internaţional al Clubului

„AUTOMOBIL ROMÂN"

5-9 Iunie 1 28 (km. 2000),

1-iul absolut FIAT 509

Concurs auto-turism al Basarabiei

8-9 Septembrie 1928 (km. 450)

1-iul absolut FIAT 520

AVIOANE: DE ŞCOALĂ
DE TURISM
DE VÂNĂTOARE
DE RECUNOAŞTERE
DE BOMBARDAMENT

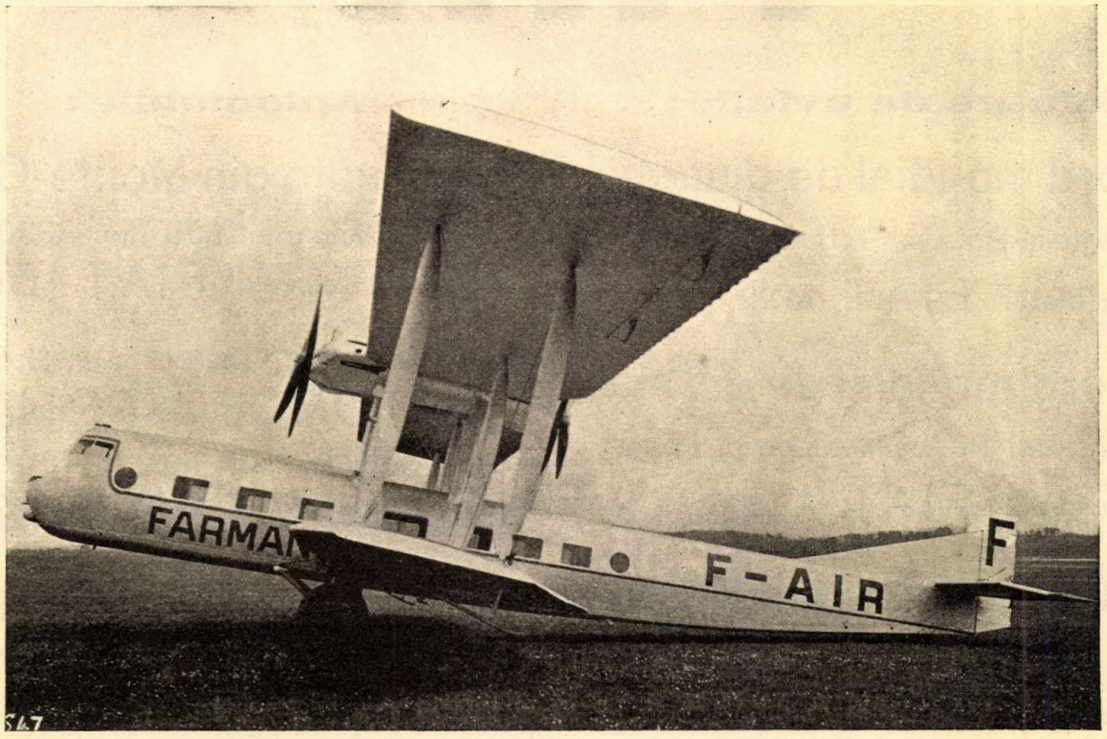
STABILIMENTELE FARMAN

AVIOANE — HYDROAVIOANE

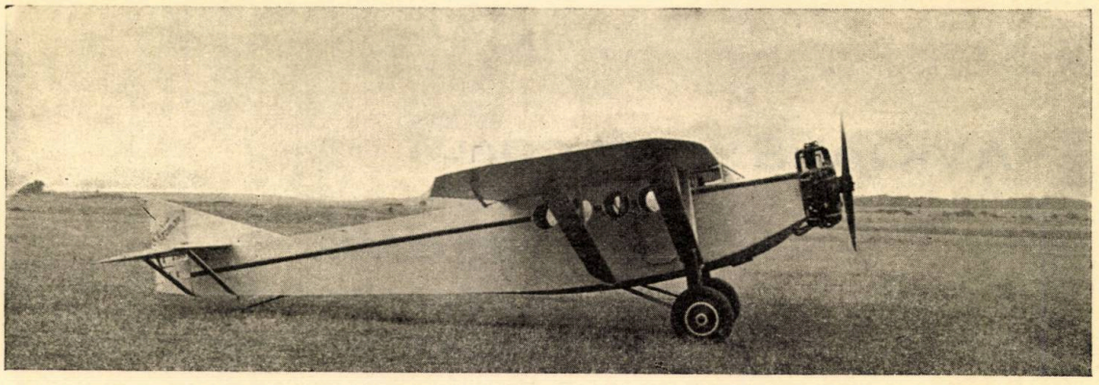
AVIOANE DE BOMBARDAMENT

AVIOANE DE TRANSPORT

LINII AERIENE FARMAN



FARMAN QUADRIMOTOR DE PASAGERI. AVION DE MARE LUX
sboară pe linia GOLDEN-RAY RAYON D'OR, (Paris—Londra)



AVION FARMAN 190 MONOMOTOR (motor Gnôme-Rhône-Titan 230 H. P.)
(Consumație 40 litri benzină la 100 km.)

Ultimele raiduri de seamă făcute de acest avion:

PARIS-AFRICA. DUBLA TRAVERSARE A SAHAREI 15000 km.
(misiunea RICHARD)

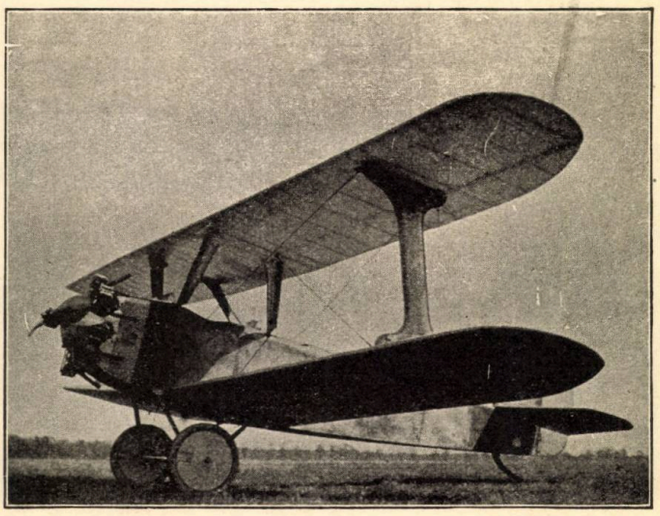
PARIS-SAIGON DUS ȘI INTORS IN 19 ZILE
(BAILLY ȘI REGINENSI)

CONSTRUCŢII AERONAUTICE
STABILIMENTELE LOIRE-GOURDOU-LESEURRE

AVIOANE DE VÂNĂTOARE-HYDROAVIOANE
FURNISOARE A GUVERNELOR FRANCEZE ŞI STRĂINE

Avion de vânătoare terestru (patru mitraliere trăgând prin helice)
(motor Gnôme-Rhône-Jupiter)

Acelaş transformat în hydroavion
Definiţia avioanelor de vânătoare Loire-Gourdou-Leseurre :
„Mitraliere şi un avion pentru a le duce"



AVIONUL DE ŞCOALĂ

„FLAMINGO“

BAYERISCHE FLUGZEUGWERKE A. G.

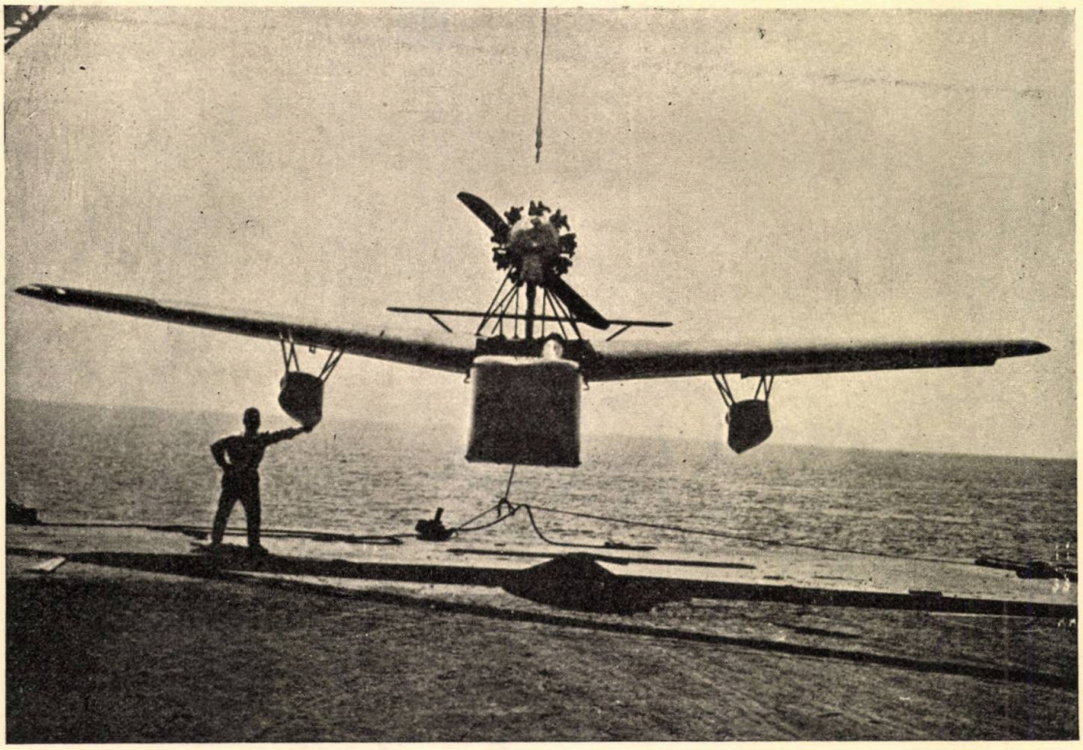
AUGSBURG

Biblioteca Universității Iași

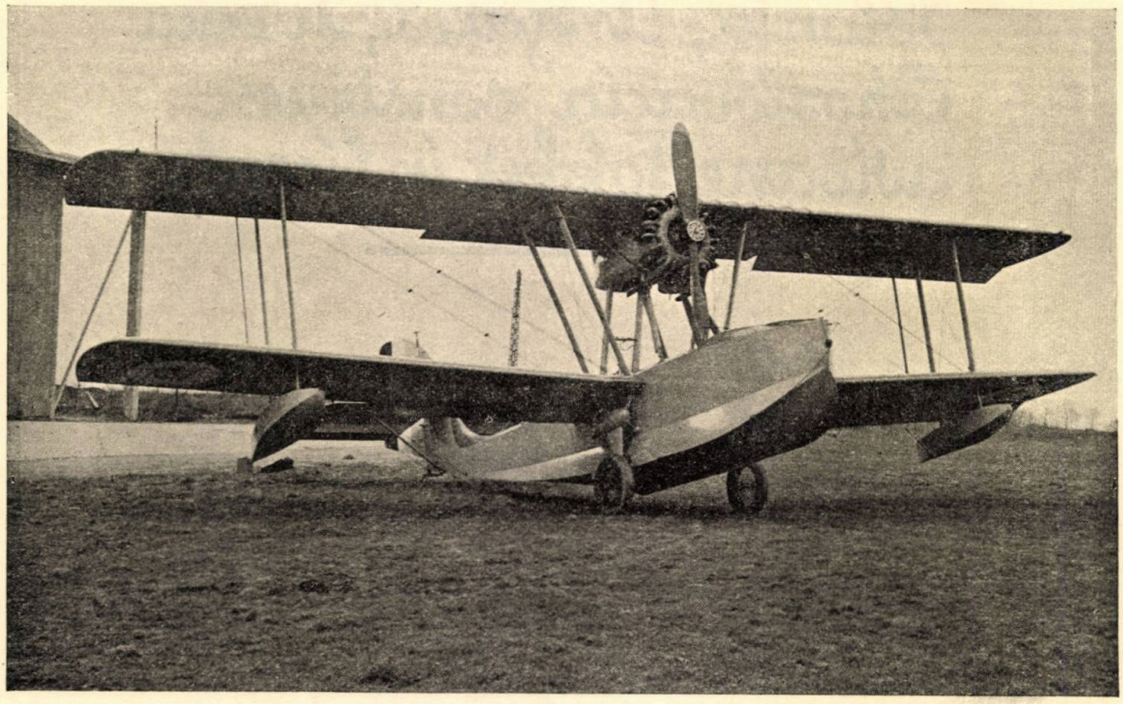
Fokker

deține recordul licenței:
America, Anglia, Franța
Belgia, Germania, Italia
Polonia, Ungaria, Suedia
Cehoslovacia construesc
avioane Fokker în licență

AVIOANE, HYDROAVIOANE ȘI AMFIBII
DE ȘCOALĂ ȘI BOMBARDAMENT



HYDROAVION DE ȘCOALĂ



AMFIBIU

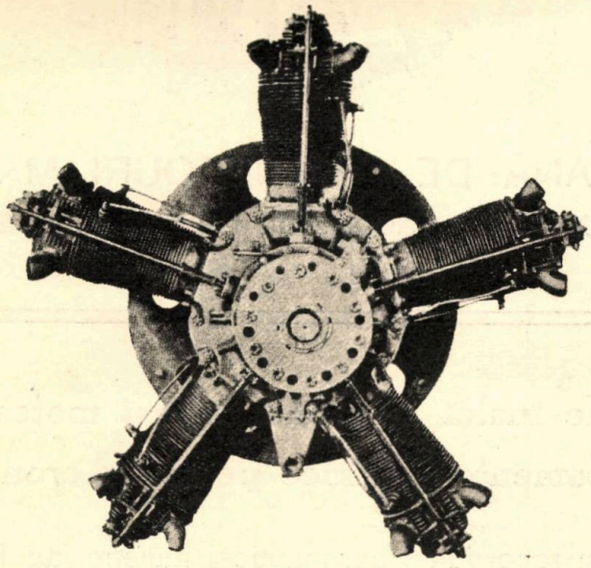
LIORE & OLIVIER

referințe: Aviația Militară Română, Aviația Militară Franceză

GNÔME RHÔNE

MOTOARE DE AVIAŢIE

Se construesc în licenţă în mai toate ţările



Ultimul născut: TITAN 230 H. P.

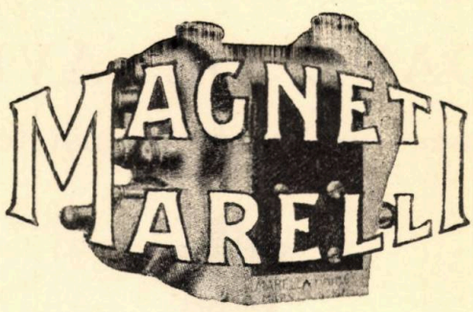
Ultima ispravă: PARIS-SAIGON şi înapoi (Bailly-Reginensi)

(avion Farman)

în 19 zile dus şi întors până la antipozi

Funcţionare ireproşabilă

în orice condiţii de climă şi la ori-ce latitudine



FABRICA ITALIANĂ DE MAGNETOURI MARELLI — S. A.

CAPITAL 12.000.000 LIRE ITALIENE

MILANO

Magnetouri de înaltă tensiune pentru motoare de aviaţie
Echipamente electrice pentru Aeronautică

Toate raidurile şi recordurile aeronauticei italiene au fost realizate cu magnetouri şi echipamente electrice Marelli.

Record mondial de distanţă Roma — Brazilia, de Maiorii-aviatori **Ferrarin** şi **del Prete**, 4—5 Iulie 1928, avion **Savoia-Marchetti** 5.64.

Record mondial de viteză 512 km. 776 pe oră. Maior-aviator **de Bernardi.**

Raidul Brigadei aeriene a Generalului-aviator **Marchiz de Pinedo.** 61 hydroavioane **Savoia.** Itinerariu : Roma—Spania—Franţa—Roma.

Raidul Escadrilei de Recunoaştere (12 avioane) de sub comanda Exc. S. **Generalului-aviator Italo Balbo, ministrul aerului.** Hydroavioane **Savoia.**

Itinerariu: Roma — Leros — Rhodos —Tobruch — Oasa-Giarabub—Bengasi— El Agegabia— Tripoli—Oasa-Gadames (Sahara)—Roma.

Căutarea şi descoperirea în zona polară arctică a naufragiaţilor dirijabilului **Italia**, de către hydroavioanele **Savoia** a Maiorului-aviator **Maddalena** şi **Marina di Pisa** a Maiorului-aviator **Penso.**

Raid **Sesto-Calende — Constanţa** fără escală în 12 ore a hydroavionului **„Savoia S. 59 bis" No. 1**, de recunoaştere şi bombardament al **Grupului de aviaţie Maritimă Român.**

Agenţia pentru România : STRADA ATENA No. 18 — Bucureşti (D-l M. Bonoldi).

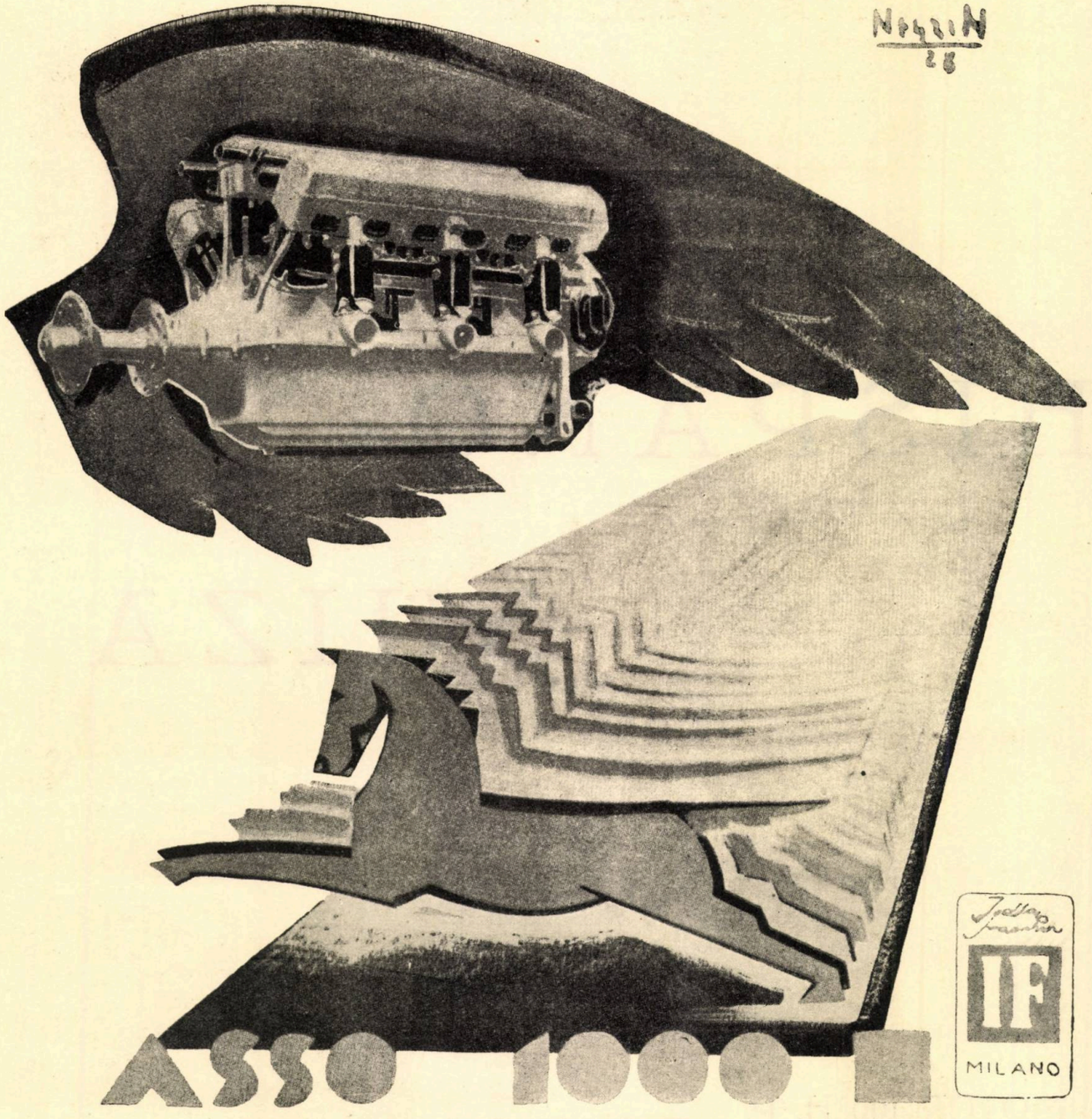
HISPANO-SUIZA

MOTOR 100 H. P.
— 6 CILINDRI IN LINIE — PENTRU AVIOANE DE ŞCOALĂ ŞI TURISM

MOTOR 250 H. P.
— 6 CILINDRI IN LINIE — PENTRU AVIOANE DE ANTRENAMENT ŞI AVIOANE COMERCIALE

MOTOR 500 H. P.
— 12 CILINDRI IN V — PENTRU AVIOANE DE VÂNĂTOARE ŞI AVIOANE COMERCIALE

MOTOR 650/750 H.P.
— 12 CILINDRI IN V — PENTRU AVIOANE DE OBSERVAŢIE ŞI BOMBARDAMENT



ISOTTA FRASCHINI - MILANO

MOTOARE DE AVION

A S S O

DE LA 80 PÂNĂ LA 1000 H. P.

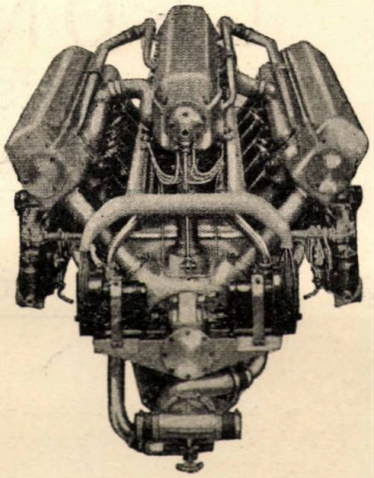
ISOTTA FRASCHINI

SOCIETATE ANONIMĂ. — CAPITAL 60.000.000 LIRE ITALIENE

MILANO (ITALIA)

Automobile. Motoare de aviaţie. Motoare marine

Turnătorie de Electron şi Silumin



ASSO 1000 H. P.

ASSO 80 H. P. 6 cilindri în linie. Răcire cu aer. 80 H. P. la 1400 rotaţii. Greut. 110 Kgr. Pentru avioane de turism.

ASSO 100 H. P. Construit pentru avioane de şcoală. Viteza mică de rotaţie (1400 rotaţii) îl face durabil şi economic.

ASSO 200 H. P.

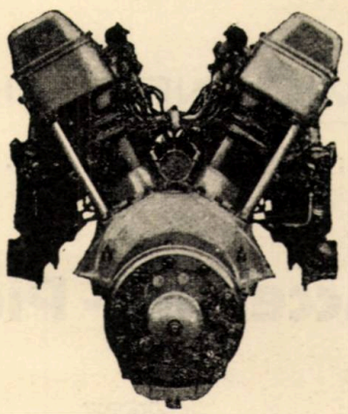
6 cilindri în linie.
Greut. 280 Kgr.

ASSO 500 H. P.

12 cilindri în V (la 60°)
Greutatea 420 Kgr.

ASSO 500 H. P.

PENTRU MARE ÎNĂLŢIME
Randamentul la 5000 m. este de 350 H. P.



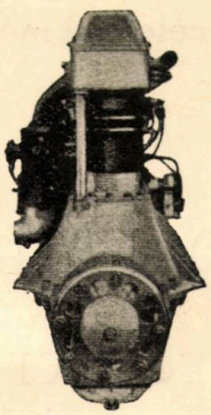
ASSO 500 H. P.

ASSO 500 R.

Cu reductor de transport cu mare randament.
Greutatea 470 Kgr.

ASSO DE VÂNĂTOARE

Răcire cu aer.
12 cilindri în V.
430 H. P. la 2000 rotaţii pentru av. de vânătoare
Greutatea 315 Kgr.



ASSO 100 H. P.

ASSO 750 H. P. Motor cu 18 cilindri în W. pentru avioane de mare raid. 750 H. P. la 1750 rotaţii.

ASSO 1000 H. P. Cel mai puternic dintre motoarele normale de aviaţie. Cea mai mare putere sub cel mai mic volum.

MOTOARELE ASSO, funcţionând fără şovăeli cu o regularitate desăvârşită, au însufleţit cu ritmul lor puternic în cursul atâtor minunate încercări aeriene, fără o scădere, fără o revizuire, admirabilele hydroavioane **SAVOIA.**

Agenţia pentru România: Strada Atena No. 18 — Bucureşti (D. M. Bonoldi)

LEONIDA & Co. S. A.

BUCUREŞTI, CALEA VICTORIEI No. 53

CAPITAL SOCIAL LEI 160.000.000, INTEGRAL VĂRSAT

AUTOMOBILE : CHEVROLET
PONTIAC
OAKLAND
CADILLAC
LA SALLE

CAMIOANE : CHEVROLET
G. M. C.

Cauciucuri - Accesorii - Piese de schimb

ATELIER DE REPARAŢIUNI cu instalaţiile cele mai moderne

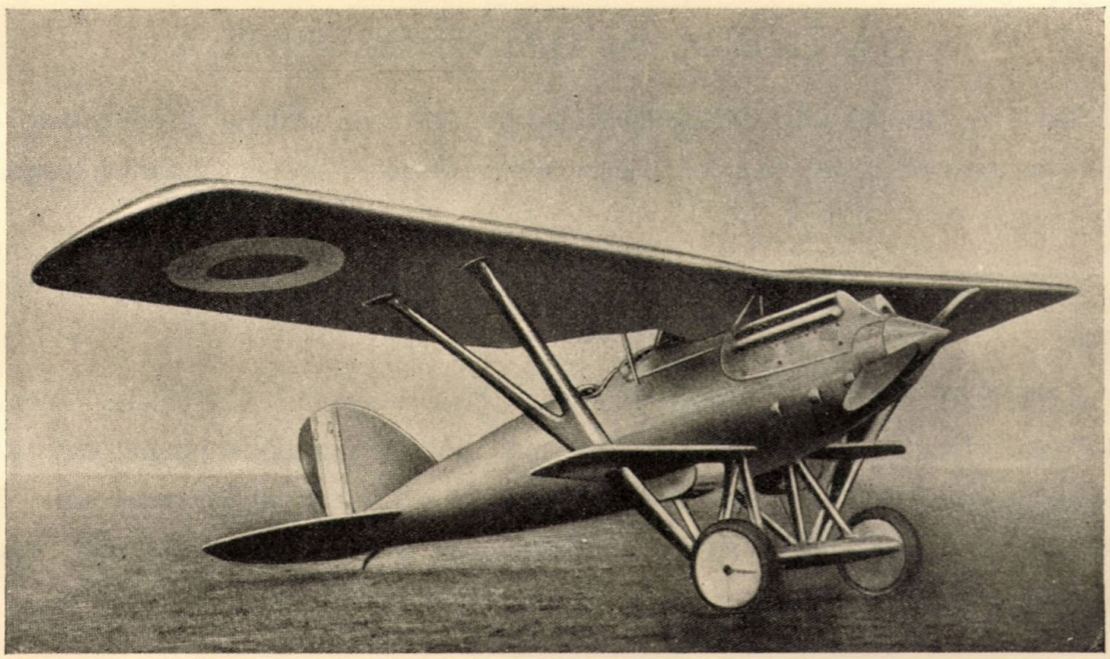
Şoseaua Jianu No. 16

FABRICĂ DE CAROSERII

FABRICĂ DE ACUMULATORI ELECTRICI

NIEUPORT-ASTRA

AVIOANE DE VÂNĂTOARE



AVION DE VÂNĂTOARE **NIEUPORT-DELAGE C.1**

(motor Hispano — Suiza L. B. 600 H. P.)

(va purta culorile românești în raidul Micei Înțelegeri și Poloniei)

RAPIDE

MANIABILE

SOLIDE

DURABILE

Comandate în serie pentru Aviația de Vânătoare Franceză

SIATAM

Societate italiană de armamente terestre, aeriene și maritime

SEDIUL SOCIAL: MILANO (105) ITALIA

CORSO ITALIA No. 1

ȘANTIERE ȘI UZINE REUNITE:

SANTIERUL NAVAL ORLANDO-Livorno. Nave de război și de comerț. (Furnizor al guvernelor Italiei, Spaniei, Portugaliei, Greciei, Turciei, Braziliei, Argentinei, Chili, României).

ȘANTIERE FEDERALE DE CONSTRUCȚII NAVALE—Pietro Ligure. Nave de comerț.

ȘANTIERE NAVALE SVAN-Veneția. — Masuri armate, Canoniere, Torpiloare, Pază-Coaste. Două masuri au săvârșit cea mai glorioasă acțiune navală din războiul mondial, atacând o Divizie de Dreadnoughturi austriace în formație de bătălie, scufundând pe SZENT-ISTVAN și avariind grav un contra-torpilor din escortă.

Iachturi, racere, cruisere.

Șalupe cu motor rapide de salvare pentru hydroaviație.

SIATAM - Milano— Torpile și conuri de război. Proectile de ori-ce calibru pentru artilerie. Corpuri de proectile. Mine hydrostatice ofensive și defensive. Pulberi pentru artileria navală. Fulmicoton. Trotyl. Scafandre. Aparate de ochire pentru artileria contra-aeronavelor. Emițătoare de perdele de fum pentru protecție. Posturi T. F. F. (furnizoare ale guvernelor Italiei, Greciei, Turciei, Portugaliei, Argentinei, României).

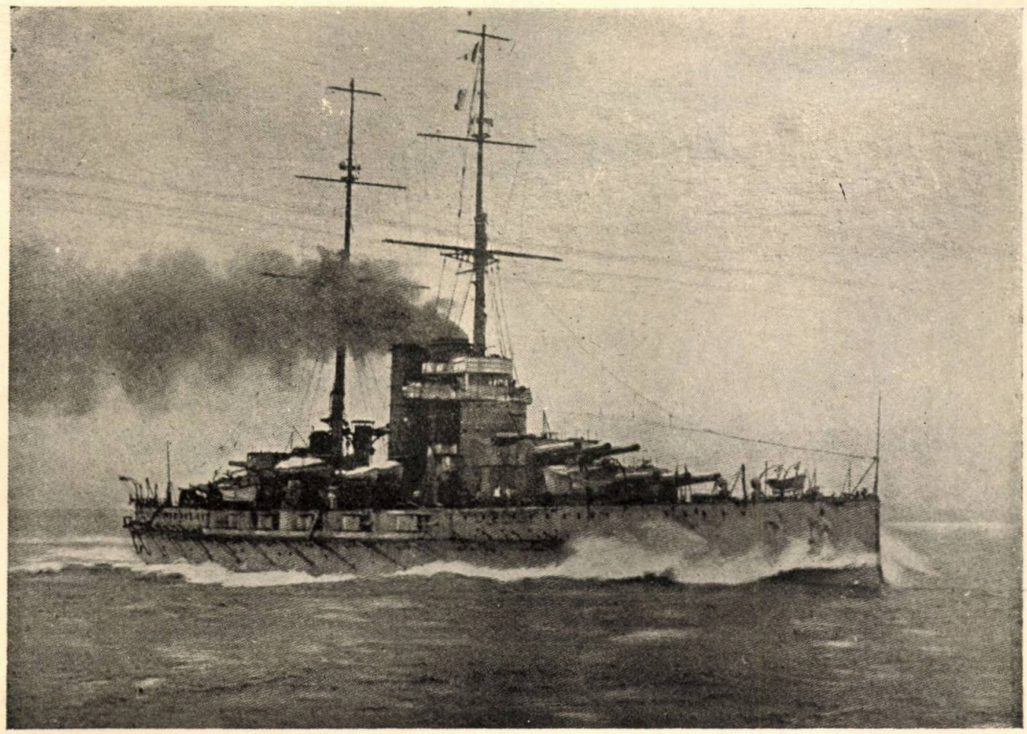
PASQUALIN ȘI VIENA - Milano — Hangare semi-fixe pentru Aeronautică.

Societatea anonimă BREDA - Milano — Mitraliere de avion, de infanterie, de marină.

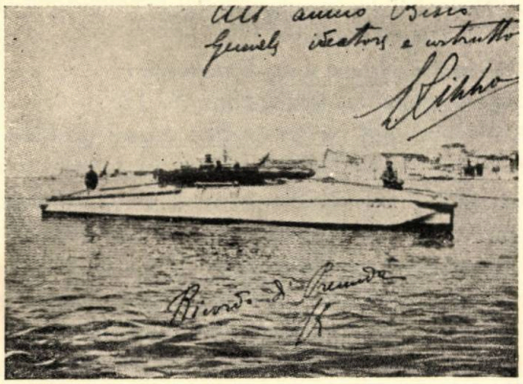
Agenția pentru România: Strada Atena, 18 — București (Dl. M. Bonoldi, Procurist)

Cel mai glorios fapt de arme naval săvârşit în războiul mondial de două „MAS"=uri italiene

Două din „MAS"=urile italiene — barcă cu motor armată Svan — comandate de LUIGI RIZZO, au atacat Divizia de Dreadnoughturi Austriace, aflată în formaţie de luptă, scufundând cuirasatul **Szent-Istvan** şi avariind grav un contra torpilor din escortă.



SZENT—ISTVAN, cuirasatul scufundat



MAS-ul No. 15 care a săvârşit faptul de arme

S. I. A. I.

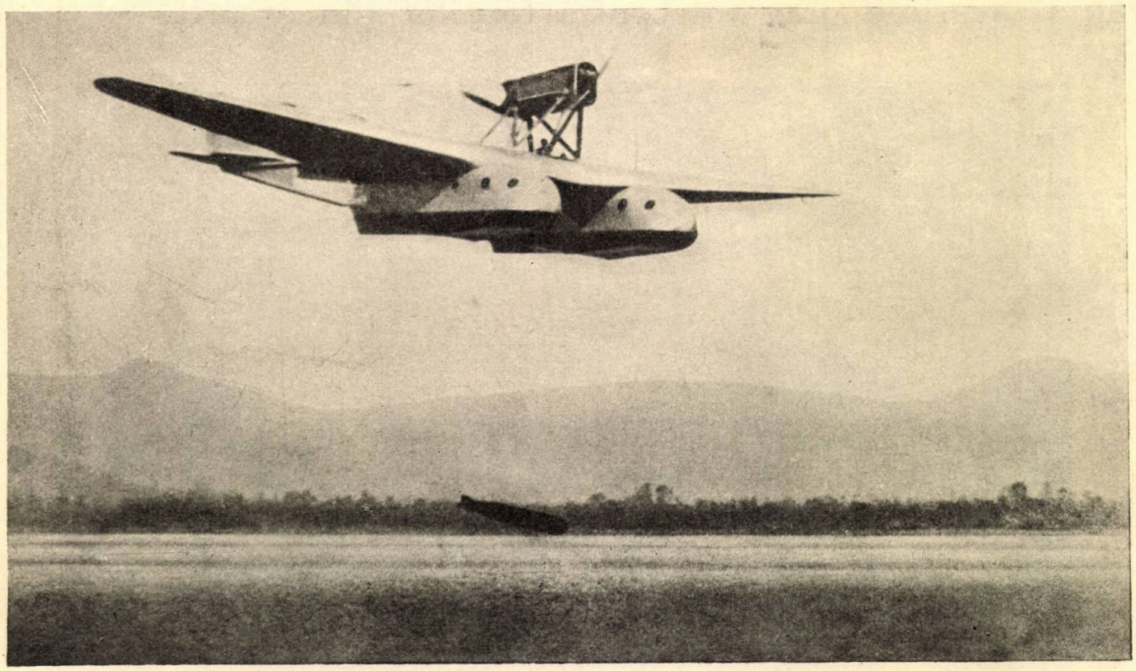
SOCIETA IDROVOLANTI ALTA ITALIA

ANONIMĂ CU SEDIUL LA MILANO — CAPITAL LIRE IT. 6.000.000

Direcţiunea, şantiere, hydroscală SESTO-CALENDE (lacul Maggiore)

Agenţie pentru România: Str. Atena 18 Bucureşti (D-l Bonoldi, Procurist)

Hydroavioane S A V O I A
Aeroplane SAVOIA
Vase cu motor S A V O I A



Hydroavion torpilor, de bombardament şi puitor de mine SAVOIA 55

Raiduri-Recorduri-Victorii ale Hydravioanelor SAVOIA:

IUNIE	1919	Prima traversare a Alpilor cu hydroavionul Sesto-Calende-Geneva peste Simplon.
SEPTEMVRIE	1919	Cucerirea *„Cupei* SCHNEIDER la *Bournemouth* (Anglia) cu hydroavion S. 13.
SEPTEMVRIE	1919	Sesto-Calende-Amsterdam peste Gothard-
OCTOMVRIE	1919	Raid Sesto-Calende-Amsterdam-Copenhaga-Stockholm-Helsingfors.
MARTIE	1920	Raid Sesto-Calende-Barcelona.
IULIE	1920	Sesto-Calende-Stockholm cu 6 hydroavioane.
SEPTEMVRIE	1920	Cupa Schneider Veneţia cu hydroavion S. 12.
IANUARIE	1921-22	Sesto-Calende-Melilla raid cu 30 hydroavioane predate în sbor aviaţiei Spaniole.
IUNIE	1924	Sesto-Calende-Insula Aaland (Marea Baltică) 6 hydroavioane.
APRIL-OCT.	1925	I-iul nemuritor raid al lui *de Pinedo* (vezi pag. următoare).
MAI-IUNIE	1926	New-York-Buenos-Aires cu hydroavion S. 16 al Aviaţiei Argentine.
APRIL	1927	Traversarea Atlanticului cu hydroavion S. 55 al Aviaţiei Spaniole.
FEVR.-IUNIE	1927	Al II-lea nemuritor raid al lui *de Pinedo* (vezi pag. următoare).
OCTOMVRIE	1926	Sesto-Calende-Marea Neagră-Moscova-Stockholm-Amsterdam-Roma cu hydroavion S. 62
IUNIE	1927	Sesto-Calende-Constanţa cu hydroavion S. 59 bis adoptat de Aviaţia Română.
IUNIE	1928	Raid circum-mediteranian cu 61 hydroavioane Savoia Comand. de generalul-aviator *de Pinedo*
4-5 IUNIE	1928	Roma-Brasilia fără escală. 7200 km. străbătuţi de Maiorii-aviatori *Ferrarin* şi *del Prete*. în 51 ore de sbor cu avion S. 64. *(Record mondial de distanţă fără escală).*

Generalul=aviator Marchiz DE PINEDO a pilotat hydroavioane

S A V O I A

în cele două raiduri nemuritoare

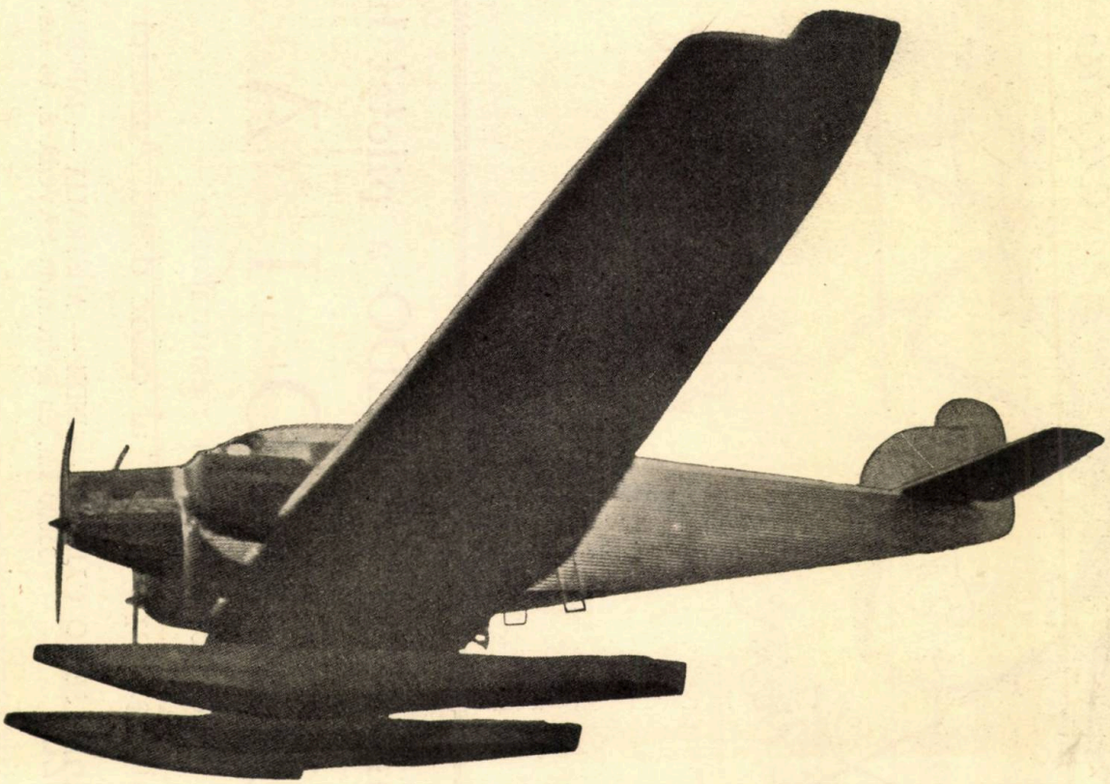
1⁰ al Oceaniei şi Japoniei, 2⁰ al celor două Americi

April-Octomvrie 1925 SESTO CALENDE — INDII — AUSTRALIA — JAPONIA —ROMA
55000 km. cu hydroavion SAVOIA S. 16 Ter.

Fevruarie-Iunie 1927 ROMA — AMERICA DE SUD — AMERICA DE NORD — ROMA
hydroavion SAVOIA S. 55

Avioanele Junkers

echipează majoritatea liniilor aeriene din ambele continente



Trimotor Junkers echipat în Hydroavion

DIN PRESĂ:

„...sborul REGINEI MARIA a ROMÂNIEI şi a PRINCIPESEI ILEANA de la SEVILLA la GRANADA. Avionul JUNKERS trimotor a fost însoţit de o escadrilă militară...“

„...M. S. Regina României şi A. S. R. Principesa Ileana cu acelaş avion s'au întors la SEVILLA“.

Uzina de motoare

Uzina de avioane

Prima serie de avioane de școală fabricate
Morane Saulnier 35, motor rotativ
Rhone 120 H. P.

Hala de montej

INDUSTRIA AERONAUTICĂ ROMÂNĂ

I. A. R.

SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ

PENTRU FABRICAREA AVIOANELOR ŞI MOTOARELOR

CAPITAL DEPLIN VĂRSAT LEI 120.000.000

SEDIUL SOCIAL BUCUREȘTI STR. LASCAR CATARGI 5

UZINELE LA BRAȘOV ÎN FAȚA GĂREI

UZINEAZĂ ORICE TIP DE AVION ŞI MOTOR, PROPRIU ŞI ÎN LICENŢĂ.

SUMAR

(SOMMAIRE)

Pag.		
3	INCHINARE . . . . . *„Aeronautica“*	
	Hommage	
5	FERDINAND I (fotoportret) . . . . . Atelierele *Iufietta*	
6	FERDINAND, întâiul REGE al ROMÂNIEI MARI . . M.-av. *C. Şt.*	
	Ferdinand, premier Roi de la Grande-Roumanie	
9	M. S. REGINA MARIA la COSMEŞTI — pe SIRET — în 1917	
	S. M. la Reine Marie à Cosmeşti — sur le Seretli — en 1917	
10	M. S. REGELE MIHAI	
	S. M. le Roi Michel	
11	A. S. R. PRINCIPELE-REGENT NICOLAE	
	S. A. R. le Prince-Régent Nicolas	
12	A. S. R. PRINCIPESA-MAMĂ ELENA	
	S. A. R. la Princesse-Mère Hélène	
13	D. GENERAL PRESAN, *Şeful M. C. G. român 1917—1918*	
	le G-ral Presan, ancien Chef du G. Q. G. roumain 1917—1918	
14	GUVERNUL UNIRII (1919)	
	Le Cabinet de l'Union	
15	GUVERNUL JUBILEULUI (1929)	
	Le Cabinet du Jubilé	
16	MAREŞALUL FOCH după un pastel de . . . *M. Baschet*	
	Le Maréchal Foch d'après un pastel executé par . . . „	
17	MAREŞALUL FOCH . . . . . G. *A. G.*	
20	ELENA STOINESCU-CARAGIANI, prima româncă aviatoare. M.-av. *C. Şt.*	
	La première femme-pilote roumaine	
23	ZECE ANI DE POLITICĂ DE DEZARMARE (1919—1929) . G. *A. G.*	
	Dix anées de politique de désarmement	
26	*Un premergător:* INGINERUL VUIA	
	Un précurseur: l'ingénieur Vuia	
27	INFORMAŢIUNI	
32	Errata, Addendum, către cititori şi colaboratori . . . *Redacţia*	

BIBLIOTECA UNIVERSITĂŢII -IAŞI-

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE

E D. M A R V A N

BUCUREŞTI 6, BULEV. PRINCIPELE MIRCEA 10

COLŢ CU MIHAI VODĂ 42—44

TELEFON 314|08

EXECUTĂ: CLIŞEE ZINCOGRAFICE, LINIARE ŞI AUTOTIPII FINE, CLIŞEE ÎN TRICHROMIE ŞI POLICHROMIE SECŢIUNI SPECIALE PENTRU DESENE ŞI RETUŞĂRI AEROGRAFICE

LUCRĂRI TIPOGRAFICE

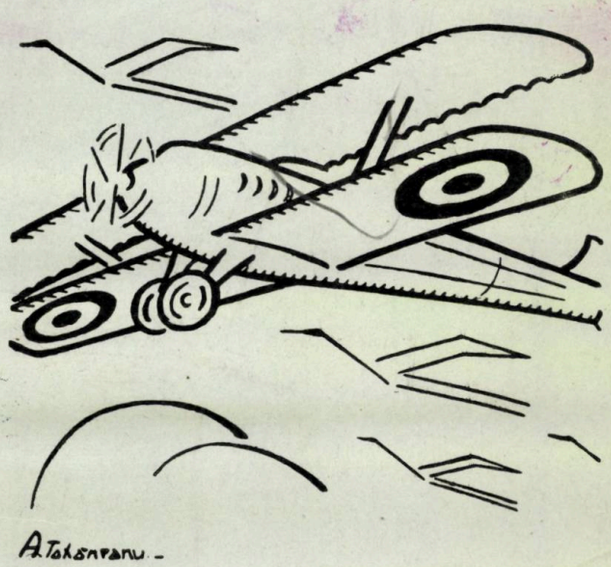
CA REVISTE, BROŞURI, TEZE, CATALOAGE ILUSTRATE, ACŢIUNI, CECURI, FACTURI, ETC.

EXECUŢIE IREPROŞABILĂ

BIBLIOTECA UNIVERSITĂŢII IAŞI

[illegible]

BIBLIOTECA
UNIVERSITĂȚII
-IAȘI-



PREȚUL 60 LEI

TIPARUL SI CLISEELE: ATELIERELE MARVAN
BUCUREȘTI